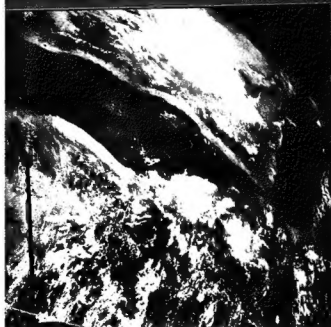


# المدخل الجنوبي للبحر الأحمر

دراسة في الجغرافيا السياسية والجيوبوليتكس

دكتور محمود توفيق محمود







الهيئة العامة لمكتبة وأرشيف  
الدولة الفلسطينية

المدخل الجنوبي  
للبحر الأحمر



# المدخل الجنوبي للبحر الأحمر

دراسة في الجغرافيا السياسية والجيوبوليتكس

دكتور محمود توفيق محمود



الرياض - ص ١٠٧٢٠

طبعة ١٤٠٣ هـ ١٩٨٣ م الرياض

## بازار المخرج للنشر

مقره الطبع والنشر مخفظة للنشر

لا يجوز استئصال أى جزء

من هذا الكتاب أو

استزاد منه أى وسيلة

إلا يؤخذ على من الناشر

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

اهراء

إلى أساتذتي

- د . محمد فائق عقيل
- د . محمد محمود المصباح
- د . محمد محمد سطيف

... اليهم ... في أكرم جوار





# المحتويات

الموضوع	الصفحة
إهداء.....	هـ
مقدمة .....	١
<b>الفصل الأول :</b>	
الملامح الجغرافية العامة للمدخل الجنوبي .....	٧
<b>الفصل الثاني :</b>	
الجغرافية التاريخية للمدخل الجنوبي .....	٤٧
<b>الفصل الثالث :</b>	
الخصائص الجغرافية المؤثرة في الاستخدام السياسي للمدخل الجنوبي .....	٨٣
<b>الفصل الرابع :</b>	
الجغرافية السياسية لدول منطقة الارتباط الرئيسي.....	١٥١
<b>الفصل الخامس :</b>	
الجغرافية السياسية لدول منطقة الارتباط الثانوي.....	٢٠١
<b>الفصل السادس :</b>	
الأبعاد الجيويوليتكية للمدخل الجنوبي .....	٢٧٢
خاتمة : نحو تصور لمستقبل المدخل الجنوبي .....	٣٠٥
مصادر البحث العربية.....	٣١٣
مصادر البحث بغير العربية .....	٣١٩
الوثائق والتقارير .....	٣٢١
محتويات الخرائط والأشكال ..	٣٢٣



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

وما توفيق إلا بالله

« ملحة »

الإطار العام للموضوع : الجغرافيا السياسية والجيوبولتكس

الجغرافيا السياسية The Political Geography فرع من الجغرافيا البشرية ، يختص بدراسة المناطق المنظمة سياسيا Political Organized Areas . هذه المناطق تنخرط في عدة أشكال ، فهي تمثل أما في شكل دولة مستقلة ذات سيادة أو في شكل مستعمرة أو في شكل وحدة إدارية كالولاية والمقاطعة والمحافظة .

وأيا كان الشكل السياسي ، فإن المنطقة السياسية تتكون أساسا من ثلاثة عناصر هي : الأرض ، والسكان ثم السلطة التي تقوم بتنظيم العلاقة بين السكان وبعضهم البعض من ناحية ، وبين السكان والأرض من ناحية أخرى . بصيغة أخرى ، فإن أى منطقة سياسية مها كان شكلها ، عبارة عن رقعة محددة من الأرض ( الاقليم السياسي ) تسكنها مجموعة من البشر ( الشعب ) ، يتظمون فوقها ، يمثل ما يتظمون معها ، من خلال مجموعة من النظم والقواعد ( النظام السياسي ) .

والمنطقة السياسية على هذا النحو تعتبر ظاهرة مركبة ، يدخل في تركيبها العديد من العناصر والمقومات الطبيعية والبشرية ، بعضها ثابت وبعضها متغير ، تجمع بين الوقائع المادية والعقائد الفكرية ، فضلا عن أنها ظاهرة متطورة نامية ، لها جلور في الماضي ، يمثل ما لها تطلعات إلى المستقبل .

ولأن الدولة المستقلة ذات السيادة ، هي أكثر أنماط المناطق السياسية شيوعا ونضوجا في عالمنا المعاصر ، فإنه يمكن القول بأن الدولة The State هي أساس وجوهر موضوع الجغرافيا السياسية .

ولا شك أن الدولة ، كظاهرة شمولية ، مركبة من عناصر طبيعية وبشرية متعددة ، فإنه يمكن اعتبارها ظاهرة مثالية للباحث الجغرافى ، ذلك أن كثيرا من العناصر ، التى تتركب منها الدولة ، تدخل فى مجال موضوع علم الجغرافيا . كما أن أساليب البحث فى الجغرافيا تتميز بالمرونة والتعدد ، مما جعل الجغرافيا تجمع بين خصائص العلم والفن ، وهو الأمر الذى يتيح للباحث الجغرافى فرصة التعامل مع الظاهرة المركبة فى صورتها التحليلية المجردة ، بمثل ما يتيح له فرصة التعامل معها ، فى صورتها المركبة المعقدة . فعلم الجغرافيا علم تحليلى تركيبي يتيح لصاحبه القدرة على أن يحلل العناصر الطبيعية والبشرية ، التى تتكون منها الدولة ، فى صورتها المجردة ليسهل عليه فهم خصائص مكوناتها ، ثم لا يلبث أن يعيدها فى صورتها الأولى المركبة ، ويوجد بينها فى المكان ، من وجهة نظر شمولية . إذن ، صممة الجغرافى التى يرى من خلالها ظاهرة الدولة تصبح عدسة مفرقة Divergent حين يقوم بالتحليل ، ثم تصبح عدسته لأمّة مجمعة Converging وذلك حين يرد الدولة إلى صورتها المركبة الكلية ، كوحدة طبيعية - بشرية ، تقبل القياس بمثل ما تقبل المقارنة .

وبناء على ما تقدم ، فإنه يمكن القول بأن الدولة ظاهرة جغرافية سياسية Politico-Geographic Phenomenon وأن الجغرافيا السياسية هى العلم الذى يختص بدراسة الدول ، أو كما قال عنها البعض بأنها جغرافية الدول Geography of States<sup>(1)</sup> . والجغرافيا السياسية ، حين تدرس الدولة ، فإنها تدرسها بفرض تحليل القوة Power analysis ، فالجغرافيا السياسية تقوم بتشريح جسم الدولة بفرض الكشف عن جوانب القوة ، ومواطن الضعف ، التى يمكن أن تؤثر فى قوة الدولة ووزنها السياسى .

وحين يعمد الجغرافى إلى تحليل القوة فإنه لا يخفى حقيقة مؤداها : إن الدولة جزء لا يتجزأ من الخريطة السياسية للعالم ، وإن العلاقات المكانية التى يمكن أن تنشأ بين المواقع المتباعدة ، والمواقع المتباعدة ، لا ينبغى أن تسقط من الاعتبار ،

(1) Valkenburg V. Elements of Political Geography.- New Jersey: Prentice-Hall Inc., 1955, P.3

أثناء عملية تحليل القوة ، قوة الدولة لا تتوقف فقط على التفاعل الرأسي القائم بين السكان والمساحة السياسية ، وإنما تستمد بعض أسباب قوتها أو ضعفها من التفاعل الأفقي القائم بين الدول وبعضها .

وعلاصة ما تقدم فإنه يمكن تعريف الجغرافيا السياسية بأنها ذلك الفرع من الجغرافيا البشرية الذي يختص بدراسة الدولة ، بغرض تحليل قوتها في إطار حدودها الدولية ، وفي صورتها الكائنة ، مع العناية بدراسة سلوك الدولة القانوني إزاء جوانب القوة ، وكيفية تدعيمها ، وإزاء مواطن الضعف وكيفية علاجها . وعلى ذلك فالجغرافيا السياسية ، كما تسمى إلى تأصيل القوة ، فإنها تسمى أيضا إلى تأصيل السلوك .

وإذا كانت الجغرافيا السياسية تدرس الدولة بغرض تحليل القوة ، فإن هناك اتجاهها منشقا عن الجغرافيا السياسية يسمى بالجيوپوليتكس Geopolitics يدعو إلى عدم الاكتفاء بتحليل القوة ، وضرورة تجاوز ذلك إلى العمل على تعزيز القوة وتدعيمها ، وذلك بتحويل نتائج التحليل التي تصل إليها الجغرافيا السياسية إلى مادة يستفيد ويسترشد بها القادة السياسيون ، في عملية صنع القرار السياسي . وهذا القرار السياسي له صبغة جغرافية Politico-Geographic decision ، لأنه يتخذ لأجل إصلاح الميوب القائمة في المكان الذي تشغله الدولة ، حتى لو أدى ذلك إلى التوسع واستخدام القوة . فالدولة في نظر الجيوپوليتكيون كائن حي ، لا بد أن ينمو عن طريق التوسع وضم الأراضي ، وإذا لم ينم فهو يصبح عرضة للاندثار والهلاك ، أي أن توسع الدولة من وجهة نظر الجيوپوليتكس هو حق تفرضه القوانين الطبيعية التي تحكم كل شيء .

والجيوپوليتكس ، على هذا النحو ، تجعل من الغاية تبريرا للوسيلة ، وتحاول أن تجد مبررات لسلوك الدولة ، حتى لو كان هذا السلوك يتعارض مع قواعد ومبادئ القانون الدولي ، فكأنها بذلك تقوم بدور « الضمير الجغرافي » للدولة ، الذي يذكر القادة بما يجب أن يفعلوه لتدعيم قوة دولتهم ، أي بما ينبغي أن تكون عليه دولتهم .

وعلى ذلك ، فإذا كانت الجغرافيا السياسية تدرس الدولة ، بغرض تحليل القوة Power Analysis فإن الجيوبوليتكس تدرس الدولة بغرض تعزيز القوة Power confirmation فالجيوبوليتكس هي المستزلة عن رعاية المصالح والمطالب المكانية أو الجغرافية للدولة ، بما يزيد من قوتها ، لأن البقاء على الخريطة السياسية للدولة الأبقى والأعظم .

الإطار الخاص للموضوع : المدخل الجنتوى :

يستمد المدخل الجنتوى أهميته من موضعه كنقطة اختناق تكتنف الشريان البحرى العالمى ، ومن موقعه فى نهاية الطرف الجنتوى للبحر الأحمر ، الذى يعد أنصر وأسرع طريق بحرى يربط بين الشرق والغرب ، بحكم خصائصه الجغرافية المتميزة .

ويحاول هذا الكتاب الوقوف على طبيعة العلاقة المتبادلة بين اليابس والماء فى هذا الجزء المتميز من العالم ، وبصفة أدق فإن هذا الكتاب يهدف إلى التعرف على مدى تأثير هذا الاختناق البحرى - كظاهرة جغرافية طبيعية - على تشكيل نمط الاستخدام السياسى لليابس الذى يدخل فى حوزة الجغرافى ، وبيان مدى تأثيره على قوة الدول التى تنتظم فى الإطار العام للمدخل الجنتوى للبحر الأحمر .

ولا تتوقف الدراسة فى هذا الكتاب عند حد اليابس المحيط مباشرة بالمدخل البحرى ، وإنما تتجاوز ذلك إلى العناية بدراسة تأثير هذا الاختناق البحرى على الوحدات السياسية البعيدة ، الواقعة خارج حوزة الجغرافى ، والتى ترتبط به من خلال مجموعة من المصالح والمطالب المكانية ، وبيان مدى تأثير هذه المصالح والمطالب على سلوك هذه الوحدات السياسية إزاء منطقة المدخل .

ودراسة المدخل الجنتوى للبحر الأحمر ، على هذا النحو ، لا بد أن يكتنفها كثير من الصعاب والمشاكل ، بعضها يتعلق بأسلوب البحث فى مجال الجغرافيا السياسية بصفة عامة ، والبعض الآخر يتعلق بمنطقة المدخل فى حد ذاتها . فأسلوب البحث فى مجال الجغرافيا السياسية يحتاج إلى جهد مضى للإلمام بكثير من فروع العلم والمعرفة ، والاستماتة بتأنيها ، وذلك بالقدر الذى لا يفقد

الباحث سيطرته على موضوع بحثه ، والاحتفاظ بشخصيته كجغرافي يعالج ظاهرة سياسية تتمثل في الدولة .

ويرتبط بهذه الصعوبة صعوبة أخرى ، تتمثل في كيفية صهر هذه المعارف المتنوعة ونسج خيوطها بالدقة والمهارة التي لا تجعل القارئ يشعر بأن هناك نوعاً من التركيب المقتل ، الذي يجعل كل فرع من فروع المعرفة يحتفظ بخصائصه في صورتها الأولية المتميزة . ولذا فإن المؤلف يعتقد بأن آفة الجغرافيا السياسية ، ومشكلتها الرئيسية ، تكن في عدم قدرة الباحثين على صهر هذه المعارف داخل بوتقة جغرافية متميزة ، بالصورة التي لا يشعر معها القارئ بأنه أمام عملية مزج مفعل ومصطنع ، وحتى لا يخرج البحث الجغرافي السياسي في صورة دائرة المعارف .

أما عن الصعوبات المتعلقة بمنطقة المدخل ، فهي تكن بالدرجة الأولى في نقص المادة العلمية ، اللازمة لدراسة ظاهرة يفترض فيها التميز بالشمولية والتركيب . وتظهر هذه الصعوبة نتيجة لعدة ظروف وعوامل ، منها عدم تمكن المؤلف من القيام بدراسة ميدانية للمنطقة ، وعدم توفر المعلومات والبيانات الإحصائية الدقيقة التي تغطي كافة متطلبات هذه الدراسة ، حتى إنه يمكن إضافة هذه الظاهرة كأحدى الخصائص المميزة لمنطقة المدخل ، كبقعة واضحة من التخلف على خريطة العالم السياسية . فضلاً عن قلة وندرة المعلومات والبيانات المتاحة ، فهي أيضاً بيانات يغلب عليها الطابع التقديري بصفة عامة . ولعل ذلك هو الذي دفع بالمؤلف إلى طرق كل الأبواب ، والاستعانة بدوائر المعارف ، والكتب السنوية ، والمجلات ، والصحف ، لاستكمال المادة العلمية ، اللازمة لتغطية كافة جوانب هذه الدراسة ، مع التأكيد على حرص المؤلف على توخي الحرص والحذر الكاملين ، وإعمال الحاسة العلمية في تعامله مع هذه المصادر .

وهذا الكتاب يقع في ستة فصول ، ويمكن القول بأن الفصول الثلاثة الأولى منها تتعلق بالمدخل الجنوى ، بفهومه البحرى ، في حين ترتبط بقية الفصول

بالمدخل الجنوى بمفهومه البرى . فالفصل الأول عبارة عن فصل تمهيدى يتناول الملامح العامة لمنطقة الدراسة ، والأسس التى استند إليها المؤلف لتحديد هذه المنطقة مكانيا ، ثم وضعها فى مقارنة مع المناطق التى تشابه معها فى هذه الملامح العامة .

أما الفصل الثانى فهو عبارة عن محاولة لتتبع كيفية نمو اللاندسكيب السياسى لمنطقة المدخل الجنوى ، مع التركيز على دور الاستعمار الاستراتيجى فى تشكيل هذه الملامح . وفى الفصل الثالث يتناول المؤلف الخصائص الجغرافية التى تميز منطقة المدخل الجنوى ، وتؤثر على طبيعة استخدامه السياسى ، كالموقع والسواحل والجزر ، فضلا عن الخصائص الهيدروجرافية ، كاللوحه ، والحراره ، والتيارات البحرية .

ويتنقل المؤلف خلال الفصول الثلاثة الباقية ، من الماء إلى اليابس ، حيث يتناول فى الفصلين الرابع والخامس ، الجغرافيا السياسية للدول التى تدخل فى الحوز الجغرافى للمدخل البحرى ، بفرض بيان تأثير هذا الاختناق البحرى ، على تشكيل المظهر السياسى Political Aspect لهذه الدول ، وما يعتره من جوانب قوة ، ومواطن ضعف . أما الفصل السادس والأخير فهو عبارة عن دراسة لمطالب القوى الخارجية ، فى منطقة المدخل الجنوى ، وأثره فى تشكيل سلوك هذه القوى السياسية إزاء هذه المنطقة .

وعلى الرغم من أن مهمة البحث فى مجال الجغرافيا السياسية لا تنعم بضرورة التنبؤ بالمستقبل ، إلا أن المؤلف حاول أن يطرح ، من وجهة نظره الخاصة ، تصورا لمستقبل المدخل الجنوى للبحر الأحمر ، على الخريطة السياسية ، فى ضوء المعطيات المتاحة .

ويود المؤلف فى النهاية ، أن يسجل تقديره وشكره لكل من تفضل بمعاونته فى إتمام هذه الدراسة ، ويخص بالذكر أساتذته : د . محمد صنى الدين أبو العز ، د . محمد السيد غلاب ، د . محمد محمود الصياد .

ولله الفضل من قبل ومن بعد

المؤلف

القاهرة فى يناير ١٩٨١ م .



## الفصل الأول

الملامح الجغرافية العامة  
للمدخل الجنوبي للبحر الأحمر



## الفصل الأول

### للامح الجغرافية العامة للمدخل الجنوبي للبحر الأحمر

أولاً : تحديد منطقة الدراسة :

لعل أهم ما يميز المدخل الجنوبي للبحر الأحمر على الخريطة ، أنه منطقة يزداد فيها ضغط اليابس على مياه البحر . وكلما تزايد هذا الضغط كلما تزايدت بالتالى صلاحيات هذا اليابس وقدرته على السيطرة على المياه والتحكم فيها ، سواء كانت هذه المياه تستخدم كوسيلة للاتصال والانتقال أو كمصدر للثروة الحية وغير الحية ، أو كلاهما معا .

وتزايد ضغط اليابس على مياه البحر يعنى فى الفقه الدولى زيادة مسطح المياه الداخلية والاقليمية Inland & Territorial Waters - التى تخضع لسيادة دول اليابس الساحلية - على حساب المياه الدولية أو أعلى البحار التى يسودها مبدأ حرية الاستخدام Freedom of the High Seas

وأحياناً يصل ضغط اليابس على مياه البحر إلى حد التصاق أو تداخل المياه الاقليمية للدول المتقابلة بحيث لا يتسع المجال لوجود مسطح مائى تنطبق عليه صفة البحر العام الحر . وفى مثل هذه الحالة جرى العرف الدولى على اعتبار خط الوسط Median line هو الحد الذى لا يحق للدول المتقابلة أن تمد بحرها الاقليمى إلى أبعد منه <sup>(١)</sup> .

وغالباً ما تعرف المناطق التى يضغط فيها اليابس على مياه البحر بشدة باسم المضائق Straits التى هى فى النهاية عبارة عن انكماش Contraction

• لم يقق بعد المجتمع الدولى على تحديد مدى اتساع المياه الاقليمية ولكن لوحظ أن غالبية الدول تأخذ بمسافة الاثنى عشر ميلا ( ١٩,٢٠ كيلو مترا ) كتحديد لمرضى مياهها الاقليمية ( يمكن مراجعة :

Freccot, J. The Political Geography of the Oceans. - N.Y.: A Halsted Press Book, 1975, p. 41.  
(1) Boggs, S. Problems of Water Boundary Definition. -Geographic Review, vol. 27, 1937, pp. 552-553.

لمياه البحر المحصور بين جزئين من اليابس . وبصيغة أخرى فإن المضيق عبارة عن ممر بحري يفصل بين جزئين من اليابسة ويصل بين مسطحين من المياه<sup>(١)</sup> .

وتزايد ضغط اليابس على مياه البحر يؤدي إلى زيادة طول الساحل بالنسبة لمساحة المسطح المائي ، الأمر الذي يعنى زيادة إمكانية السيطرة على المسطح المائي من جانب المواقع الساحلية المطلة عليه وبالتالي فإن ذلك يحد من حرية الحركة والنشاط في عمق البحر بعيدا عن تطفل الساحل . هذا التطفل يتم إما في صورة اختطاف مسبق وتفتيش وإثبات براءة المرور في حالة الملاحة الحربية ، أو في صورة رسوم عبور أو جمارك أو خدمات في حالة الملاحة التجارية<sup>(٢)</sup> .

ومن هنا فإن المناطق التي يزداد فيها ضغط اليابس على مياه البحر غالبا ما تحتل مكانة بارزة في مجال الاستراتيجية البحرية حيث تعرف هذه المناطق باسم نقاط الاختناق<sup>(٣)</sup> Choke Points

وانكماش المسطح المائي لا يتوقف فقط على ضغط السواحل المتقابلة Opposite Shores بل يمكن أن يتحقق عن طريق الجزر التي تتخلل المسطح المائي سواء كانت هذه الجزر مقطعة من الساحل أو بارزة من القاع . هذه الجزر تؤدي في النهاية إلى تضيق المسطح المائي وتعقيد الممر الملاحي بالإضافة إلى أنها تزيد من إحكام وسيطرة اليابس على الماء وذلك على اعتبار أن هذه البقع الجزرية التي تبرز فوق سطح الماء ، أو بالقرب منه ما هي إلا قواعد متقدمة لليابس داخل المياه . ولا شك أن قيمة وتأثير هذه الجزر كمعامل ضغط على مياه البحر تتوقف في النهاية على طبيعة إنتشارها وتغطيتها .

(1)-Whiteman M. Digest of International Law, Vol. 4, 1965, p. 417.

(٢) محمود توليت ، البحر الأحمر في الاستراتيجية الدولية - القاهرة : مجلة السياسة الدولية ،

المجلد ٥٧ ، يوليو ١٩٧٩ ، ص ص ٢٤ - ٤١ .

(3) Lew's, J. The Strategic Balance in the Mediterranean.-Washington D.C: American Enterprise Institute for Public Policy Research, 1976, p. 2.

- الجزيرة هي مساحة من الأرض مكونة طبيعيا وعاصلة بالاء حتى في حالة المد العالي . يمكن مراجعة : ابراهيم المائلي ، النظام القانوني للبحر - قانون البحار الجديد والمصالح العربية - القاهرة : معهد البحوث والدراسات العربية ، ١٩٧٧ ، ص : ١١١ - ١٢١ .

وانحناش للمسطح المائي لا يمكن النظر إليه من زاوية الانكماش الافقي  
فحسب ، بل يمكن النظر إليه أيضا من زاوية الانكماش الرأسى وذلك على  
اعتبار أن قاع البحر يمكن أن يقوم بالضغط من أسفل إلى أعلى بحيث يؤدي إلى  
انكماش عمق المياه . فالأعماق الضحلة تؤثر بلا شك على طبيعة استخدام المسطح  
المائي وخاصة فيما يتعلق باستخدام هذا الوسط المائي كوسيلة للانتقال والاتصال .  
وغالبا ما تتم حركة الملاحة في مثل هذه المياه بطابع الحرص والحذر لتخفيف  
الأعماق المناسبة وتغادى العقبات القاعية .

والمدخل الجنوى للبحر الأحمر عبارة عن منطقة اختناق تتوفر فيها كل  
المعطيات التي سبق ذكرها ، سواء فيما يتعلق بالسواحل المتقابلة الضاغطة أو  
إنتشار الجزر أو الأعماق التي تتميز نسبيا بالضحلة . علاوة على ذلك فإن المدخل  
الجنوى للبحر الأحمر تتوفر فيه الظروف الملائمة لنمو الشعاب المرجانية . هذه  
الشعاب تحتاج في نموها إلى درجة حرارة مرتفعة ونسبة ملوحة عالية فضلا عن  
الأعماق الضحلة نسبيا . ونمو الشعاب المرجانية يزيد من ضغط اليابس على الماء ،  
خاصة تلك الشعاب التي تنمو بجدار السواحل على هيئة حواجز Barrier reefs  
يتراوح عرضها ما بين ٥٠ ، ٩٠ مترا . كما تنمو الشعاب المرجانية داخل المسطح  
المائي فوق الأعماق الضحلة . بحيث تظل مغمورة بالمياه ولا تظهر فوق السطح .  
وتعرف هذه الشعاب باسم الشعاب المغمورة Submerged reefs

والبحث عن صفة الاختناق في الجزء الجنوى من البحر الأحمر سيجعل  
الذهن ينصرف مباشرة إلى باب المنذب باعتباره مضيقا تنطبق عليه تماما صفة  
الاختناق . فمضيق باب المنذب يبلغ اتساعه نحو ٢٣,٢ كيلومترا<sup>(١)</sup> فيما بين رأس  
باب المنذب شرقا ورأس سيحان Si Anc غربا .

وتقوم جزيرة يرم ( ميون ) - التي تبلغ مساحتها ١٢,٨ كيلو مترا مربعا<sup>(٢)</sup>  
بتقسيم المضيق إلى ممرين ، أحدهما شرق صغير يطلق عليه أحيانا اسم باب

(1) Red Sea and Gulf of Aden Pilot, Eleventh ed., 1967, p. 140

(2) Encyclopedia Britannica, 1976, Macropædia, vol. 19, p. 1079.

اسكندر ويبلغ عرضه ٣٨ كيلو مترا ، وآخر غربي كبير يسمى أحيانا مرميون ويبلغ إتساعه ٢١٨١ كيلو مترا . وبالإضافة إلى جزيرة برم توجد مجموعة جزر سيبا ( ست جزر ) في داخل المضيق الكبير وعلى مقربة من الساحل الغربي . وإذا وضعنا في الاعتبار هذه الجزر الصغيرة فإن إتساع المضيق الكبير لن يزيد عن ١٧٧٧ كيلومترا . أما الشعاب المرجانية فهي أيضا تشغل جزءا من مضيق باب المندب بحيث تجعل الإتساع الحقيقي للمضيق الشرقى الكبير لا يتجاوز ١٧ كيلومترا كما أنها تكاد تسد المضيق الشرقى الصغير أمام حركة السفن الكبيرة خاصة وأن التيارات البحرية في المضيق الصغير تتميز بقوة غير عادية .

وقاع مضيق باب المندب غير منتظم ، تتخلله أخاديد صدعية ثانوية ، كما تغطي بعض أجزاء القاع تلال بعضها يقترب من سطح المياه والبعض الآخر يظهر فوقه على شكل جزر . ويصفة عامة فإن متوسط العمق . في المضيق الشرقى الصغير لا يتجاوز ٨١٦ مترا في حين يصل في المضيق الغربى الكبير إلى نحو ٦٣ مترا . وهذه الأعماق المتوسطة نسبيا نراها مستمرة بنفس هذا المستوى تقريبا في الأجزاء الشمالية حتى خط عرض ١٧ شمالا الذى يمثل الحد الجنوبي للأخدود الصدعى الأوسط الذى يمتد شمالا حتى خط عرض ٢٥ شمالا تقريبا والذى يصل عمقه إلى نحو ١١٠٠ مترا<sup>(١)</sup> . كما ينحدر القاع بصورة سريعة نحو خليج عدن حيث يمتد أخدود صدعى مماثل يصل عمقه إلى نحو ١٠٠٠ متر . وعلى ذلك فإن قاع بؤغاز باب المندب يشكل ارتفاعا يفصل بين مياه خليج عدن والبحر الأحمر ويفرق بينهما في الخصائص الطبيعية من حيث الحرارة والملوحة والكثافة .

وإذا غادرنا مضيق باب المندب شمالا أو جنوبا فإن درجة الاختناق تقل تدريجيا حيث يأخذ اليابس القابض على المياه في الانفراج التدريجى ، الأمر الذى يعنى أن درجة تحكم اليابس في المياه تقل أيضا بصورة تدريجية .

---

١ . قام المؤلف بحساب هذه المتوسطات من واقع خريطة الاميرالية - لوحة رقم ٦ المعلقة المطبوعة

بلندن في مارس ١٩٧٩ .

(1) Dubertot, L. Review of Structural Geology of the Red Sea and Surrounding areas. - Phil. Trans. Soc. London. A. 267, 9-20, 1970



جنوب البحر الأحمر وخليج عدن

Source: Abdel-Gawad, M.

المصدر :

"Falcon and others, Discussion on the structure and Evolution the Red Sea and Nature of the Red Sea, Gulf of Aden and Ethiopian Rift Junction"- Philosophical Transaction of the Royal society, No.1181, vol. 267.London. The Royal Society, 1970" pp.23-40.

ويمكن التمييز بين مستويين من مستويات التحكم والارتباط :

**المستوى الأول :** يتمثل في المنطقة التي تتحكم وترتبط بصورة رئيسية وبمباشرة بمضيق باب المندب . أو نقطة الاختناق الأساسية .

**المستوى الثاني :** يتمثل في المنطقة التي تتحكم وترتبط بصورة ثانوية وغير مباشرة بنقطة الاختناق . وذلك بحكم عامل الاتساع وعامل التباعد بين نقطة الاختناق في هذه المنطقة .

أما عن منطقة الارتباط الرئيسي : فهي تتمثل في المنطقة التي تلي مباشرة مضيق باب المندب ، سواء تجاه الشمال أو الجنوب . وأهم ما يميز هذه المنطقة أن اليابس يبدأ فيها عملية التحول من حالة الانفراج إلى حالة الاقتراب والضغط بقوة على مياه البحر إلى حد الاختناق المتمثل في مضيق باب المندب .

ويمكن أن نستخدم على تسمية هذه المنطقة باسم المنطقة الالامة Converging Zone وهذه المنطقة يمكن أن تصبح منطقة مفرقة Divergent Zone في حالة ما إذا كان مسار الحركة يبدأ من مضيق باب المندب تجاه الشمال أو الجنوب حيث الانفراج .

والمنطقة الالامة تتمثل شمالا في ذلك الجزء الممتد من مضيق باب المندب إلى خط عرض ١٣-١٤ شمالا ، وهو الخط الذي يمثل الحد الشمالي لمجموعة الجزر التي تقع في الطرف الجنوبي للبحر الأحمر . وهذه الجزر هي : أبو عيل - طقار - الحنيش الصغيرة - الحنيش الكبيرة - فاطمة وحالب ، إلى جانب بعض الجزر الأخرى الأقل أهمية . وهذه الجزر تكاد تتوسط المجرى الملاحي في هذا الجزء من البحر الذي يزداد اتساعه كلما اتجهنا شمالا : فهو يتراوح بين ٢٥ كم ( ١٦ ميلا ) جنوبا ( فيما بين دباب شرقا ورأس ستيان غربا ) ونحو ١٠٥ كيلو مترا شمالا ( فيما بين رأس المطينة شرقا ورأس علوب غربا ) . وتقوم هذه الجزر بشطر الاتساع إلى قسمين . أحدهما شرق يتراوح اتساعه بين ٢٨ و ٢٨ كيلو مترا . ( بين طقار ورأس المطينة ) ونحو ٣٥ كيلو مترا ( بين دباب ورأس علوب ) ، أما القسم



الغرى فهو أكثر اتساعا إذ يتراوح بين ١١٥ كيلو مترا شمالا ( بين طقار ورأس علوب ) وحوالى ١١ كيلو مترا جنوباً ( بين قاطمه وساحل اريتريا ) .

أما عن الأعاق فهى تزيد بصفة عامة كلما اتجهنا جنوبا ، ويبلغ متوسط العمق حوالى ٤٩ مترا ( ١٦٣ قدما ) فى الجزء الشرقى وحوالى ٥٢ مترا فى القسم الغربى الكبير ولذا تتركز حركة الملاحة بصورة واضحة فى القسم الغربى سواء لعامل الاتساع أو لعامل العمق . وعلى ذلك يمكن القول بأن من يسيطر على هذه المجموعة من الجزر يستطيع أن يسيطر على المنطقة اللامة الشمالية . ومن يسيطر على المنطقة اللامة الشمالية يستطيع أن يسيطر على مضيق باب المندب .

أما عن المنطقة اللامة جنوبا فهى تقريبا تمتد بين الخط الواصل بين عدن وجيبوتى شرقا ومضيق باب المندب غربا . ويتدرج الاتساع فى هذه المنطقة بين ١٨٠ كيلومترا بين عدن وجيبوتى ونحو ٢٣٢ كيلو مترا وهى المسافة التى تمثل اتساع مضيق باب المندب . أى أن الاتساع فى المنطقة اللامة الجنوبية يضيف تدريجيا بمعدل ٢٠٦ ك لكل كيلومتر .

وإذا كان الاختناق يعنى فى النهاية التحكم فى المجرى الملاحي فإن صفة التحكم تتوفر فى ميناء عدن بالدرجة الأولى باعتباره الميناء الرئيسى فى المنطقة اللامة الجنوبية ، خاصة وأن الدخول إلى البحر الأحمر يعنى بداية مرحلة طويلة لما يتخللها من صعاب . هذه الصعاب تتمثل فى جذب سواحل البحر الأحمر ، وندرة موانيه وكثافة الشهاب المرجانية التى تمتد بجذاه سواحله ، الأمر الذى يضاعف من أهمية موانئ المنطقة اللامة .

ويشارك ميناء جيبوتى مع ميناء عدن فى التحكم فى المنطقة اللامة الجنوبية ولكن بدرجة تحكم أقل . ويرجع ذلك أساسا إلى انغرافه وبعده عن الخط الملاحي الرئيسى والمباشر الذى يربط بين الشرق والغرب . بحيث يلزم السفينة المتجهة إلى جيبوتى أن تقطع مسافة تستغرق فى المتوسط حوالى ست ساعات

للوصول للميناء<sup>(١)</sup> . هذا فضلا عن بعد ميناء جيبوتي عن مراكز إنتاج البترول الرئيسية مما يزيد من ارتفاع أسعار التحويل نسبيا لذا فميناء جيبوتي يعد ميناء توصيل وترانزيت بالدرجة الأولى .

**والخلاصة أنه يمكن القول بأن من يسيطر على عدن بالدرجة الأولى وجيبوتي بالدرجة الثانية يسيطر على مضيق باب المندب .**

أما منطقة الارتباط الثانوى فهي ترتبط بالموقع<sup>(٢)</sup> أكثر من ارتباطها بالموضع<sup>(٣)</sup> كما هو الحال بالنسبة لمنطقة التحكم الرئيسى . فالمواقع الحاكمة لها أهمية خاصة في مجال الدراسات الجغرافية السياسية . فالموقع الحاكم يتبع لمن يسيطر عليه أن يسط سيطرته ونفوذه على مساحات شاسعة - وقد تكون بعيدة - دون حاجة إلى الإمكانيات الماثلة التي تتطلبها السيطرة المباشرة . فالموقع الحاكم هنا يحقق اختزالا في السيطرة وهو ما يمكن أن نسميه بالسيطرة الاستراتيجية Strategic Control تتميز لها عن السيطرة الجغرافية Geographical Control

وصفة الموقع الحاكم تتوفر شمال المضيق في مجموعة من الجزر ، التي يمكن أن نطلق عليها اسم « البوابات » وهذه الجزر التي تقع على بعد يبلغ نحو ٢٦٥ كم ( ١٦٦ ميلا ) شمال المضيق : تنتشر بكثافة عالية نسبيا في القطاع البحرى الممتد من جيزان على الساحل السعودى ومصوع على الساحل الأثيوبي . وهى تتمثل بصفة أساسية في كل من جزر : فرسان - دهلك - الطير - قران - الزبير .

• يعتبر ميناء عدن من موانئ القرن Ports of call الملحة في العالم ، خاصة في فترات ازدهار قناة السويس ، حتى أن معدل السفن التي يمرى نهرها سنويا تقدر بنحو ٦٠٠٠ سفينة . ويزيد من أهمية ميناء عدن كمسطة طريق Way-station هامة قيامه على خليج طبيعى عميق تحميه الجبال من ناحية الجنوب والشرق من الرياح الموسمية فضلا عن التجهيزات الصناعية الأخرى ، يمكن مراجعة : The Port of Aden Handbook, 1967, p.3.

(١) حمدى الطاهري ، جيبوتي : أمن البحر الأحمر - القاهرة ، الطبعة العربية الحديثة

١٩٧٧ ، ص . ١١ .

• X الموقع Location هو عبارة عن الإطار الجغرافى الكبير الذى يحدد علاقات المكان بغيره من الأماكن والمظاهر الطبيعية والبشرية ( المكان من الخارج )

□ الموقع Site هو عبارة عن ملامح وعصيات المكان الداخلى ( المكان من الداخل )



مضيق باب المندب

Source: Abdel-Gawad, M. op.cit.

المصدر :

وهذه الجزر بكثافتها العالية تكاد تعين وتحدد المجرى الملاحي عبر طريق الاقتراب الشالى لمضيق باب المنذب . وذلك على الرغم من اتساع البحر فى هذا الجزء . إذ تبلغ المسافة بين جيزان ومصوع ما يقرب من ٢٣٠ كم ( ١٤٤ ميلا ) .

وبما أن البحر الأحمر يكاد يغلو شمالا من مثل هذه الجزر الاعتراضية - باستثناء خليجى العقبة والسويس - فإنه يمكن القول بأن هذه الجزر تمثل ( البوابة الشمالية ) لمضيق باب المنذب وبالتالي فإن من يسيطر على هذه الجزر فكأنما يسيطر على البوابة الشمالية للمضيق . ومن يسيطر على هذه البوابة فإنه يستطيع أن يتحكم فى مضيق باب المنذب ويسيطر عليه .

وصفة الموقع الحاكم تتوفر جنوب المضيق فى مجموعة أخرى من الجزر الاعتراضية التى تتمركز فى موضع متميز عند مدخل خليج عدن ، الذى يمثل بدوره طريق الاقتراب الجنوبي لمضيق باب المنذب ، هذه الجزر هى : عبد القورى Abd-el-Khuri سمحا Semha درزى Drzi ، وأخيرا جزيرة سوقطرة التى تعد أكبر وأهم هذه الجزر جميعا .

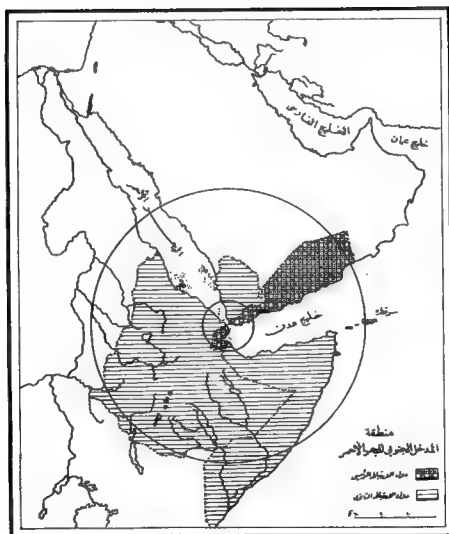
وعلى الرغم من أن هذه الجزر لا تقع تماما داخل مدخل خليج عدن ( ٣٥٠ لك تقريبا ) ولا تفرضه بكثافة إلا أن موقعها يتيح لها السيطرة الاستراتيجية والقيام بدور « الحارس » لمدخل خليج عدن الذى يمثل بدوره ( البوابة الجنوبية ) لمضيق باب المنذب .

وعلى ذلك فإنه يمكن القول بأن من يسيطر على هذه الجزر - وخاصة سوقطرة - فإنه يسيطر على مياه خليج عدن - ومن يسيطر على مياه خليج عدن فإنه يسيطر على ميناء عدن . وأخيرا من يسيطر على ميناء عدن يستطيع السيطرة على مضيق باب المنذب .

#### والخلاصة :

يمكن تحديد منطقة الدراسة من خلال تصور نظرى هنسمى يقوم أساسا على العلاقة بين اليابس والماء فى هذا الجزء من العالم .

والمقصود بالماء هنا المر الجرى الهام المتمثل فى مضيق باب المنذب



وامتداده البحرى . أما اليابس فيعنى المكان أو اليابس المحيط بمضيق باب المندب  
وامتداده البحرى ، والذي جرى استخدامه سياسيا من خلال علاقته المتبادلة  
بهذا المضيق البحرى الهام .

ويمكن رؤية هذا التصور النظرى المنتمى ممثلا فى دائرتين مشتركتين فى مركز  
واحد Concentric Circles على النحو التالى :

#### ١ - دائرة الارتباط الرئيسى :

وهى الدائرة الداخلية Internal circle . ومركز هذه الدائرة يتمثل فى  
جزيرة برعم التى تقع داخل مضيق باب المندب وفى بؤرته باعتبار أن هذا المضيق  
يمثل نقطة الاختناق الأساسية ، أو « خاصرة » منطقة المدخل الجنوبى للبحر  
الأحمر .

وتشمل هذه الدائرة المنطقة التى اصطلاحنا على تسميتها باسم المنطقة الامة  
التى تمتد شمال المضيق حتى خط عرض ١٤ر١٣ شمالا : أما فى جنوب المضيق  
فهى تتمثل فى المنطقة الممتدة حتى الخط الواصل بين عدن وجيبوتى ، وهذه  
المنطقة تتحكم بصورة مباشرة ورئيسية فى مضيق باب المندب الذى يمثل مركز  
هذه الدائرة .

وتشمل هذه الدائرة من الوحدات السياسية كلا من جمهورية اليمن  
الديمقراطية الشعبية ( اليمن الجنوبية ) وجمهورية جيبوتى .

#### ٢ - دائرة الارتباط الثانوى :

وهى الدائرة الخارجية Outer circle ، وتمتد هذه الدائرة لتشمل الجزر  
التى اصطلاحنا على تسميتها بجزر البوابات وهى التى تتحكم فى طرق الاقتراب  
من مضيق باب المندب . وهى تتمثل شمالا وبصفة عامة فى كل من جزر شط  
فرسان وشط دهلك . كما تتمثل جنوبا فى جزر سوقطره - عبد الحورى -  
والاخوين . وهذه المنطقة تتحكم بصورة ثانوية وغير مباشرة فى نقطة الاختناق  
الأساسية وهى مضيق باب المندب . ويشمل محيط هذه الدائرة من الوحدات

السياسية كلا من الجمهورية العربية اليمنية ( اليمن الشالية ) وجمهورية الصومال  
وأثيوبيا .

#### ثانيا : المدخل الجنوى للبحر الأحمر : ( دراسة مقارنة ) :

كما أسلفنا القول من قبل فإن المدخل الجنوى للبحر الأحمر - وعلى وجه  
التحديد مضيق باب المنتب - عبارة عن نقطة انقطاع حاد لليابس بواسطة مياه  
البحر نتج عنها اختناق الشريان البحرى فى نهاية الطرف الجنوى للبحر الأحمر .  
وهذا البحر هو فى النهاية جزء من الطريق البحرى الداخلى الذى يربط بين الشرق  
والغرب .

والطريق البحرى الداخلى التقليدى يبدأ من ناحية الغرب بأوروبا الغربية إلى  
جبل طارق فالبحر المتوسط فقناة السويس فالبحر الأحمر وخليج عدن والمحيط  
الهندى إلى جزر الهند الشرقية فالصين ثم اليابان . كما تتفرع منه عدة فروع ثانوية  
إلى الخليج العربى والبحر الأسود وأستراليا وشرق أفريقيا .

ومنذ الثلاثينيات من هذا القرن طرأ تغير جوهري على مسار هذا الخط  
الملاحى . هذا التغير ارتبط بتدفق البترول فى منطقة الخليج العربى والذى أدى  
إلى أن يصبح هذا الخط الملاحى شريانا نفعيا بالدرجة الأولى . ولذا يمكن القول  
بأن ظهور البترول فى منطقة الخليج أدى إلى « كسر » الخط الملاحى بين الشرق  
والغرب عند منطقة الخليج وجلب الأطراف المنكسرة شيئا نحو حقول البترول ،  
وأصبح كل طرف منها بداية جديدة للطريق المتجه ما بين الشرق والغرب .  
فظهر هذه الساحة الاستراتيجية جعل منطقة الخليج بمثابة المركز الجديد للحركة  
الملاحية بين الشرق والغرب .

ومن هنا فإن الطريق البحرى الداخلى - من موقع منطقة الدراسة - يعنى  
ذلك الطريق الذى يربط بالدرجة الأولى بين الخليج العربى شرقا وأوروبا غربا عبر  
قناة السويس . ويبلغ طول هذا الطريق حوالى ١٤٢٠٠ كيلومترا ، وذلك فيما  
بين ستوكهولم Stockholm على بحر البلطيق وعبدان Abadan على الخليج العربى

ويزيد هذا الطوال إلى ١٧٢٠٠ كيلو مترا إذا أضفنا المسافة إلى يالطا Yalta. على البحر الأسود.

ويكتنف هذا الشريان البحرى العالمى ما يقرب من ثمان نقاط اختناق رئيسية بعضها مصطنع وأكثرها طبيعى ، هذه « المفاصل » أو « المحابس » تقيد حركة الملاحة وتضبطها على طول الطريق ، الذى يعد من أقصر وأسرع الطرق بين الشرق والغرب . ودور هذه المفاصل يمتد أيضا ليشمل تشكيل نمط النقل البحرى وتحديد مواصفاته ، خاصة فيما يتعلق بتأثيرها المباشر على نظام واتجاهات بناء السفن من حيث الحجم والغاطس اللذان تتوقف عليهما فى النهاية طاقة استهلاك السفن وحمولتها .

وغالبا ما يؤدى ضيق المسطح المائى عبر هذه المحابس إلى ارتفاع نسبي فى كثافة حركة القطع البحرية عبر هذا الجزء من البحر ، الأمر الذى يترتب عليه سهولة مراقبة حركة السفن بل ومهاجمتها إذا اقتضى الأمر . ولا يسرى ذلك فقط على الملاحة السطحية بل يشمل أيضا ملاحاة الأعماق ، خاصة مع التطور الملموس الذى طرأ على وسائل الرصد والاستكشاف .

والسيطرة على أحد هذه المفاصل الثمانية يعنى بالضرورة إمكانية التحكم والسيطرة فى جزء أو بعض جزء من الشريان البحرى ، وهو ما أطلقنا عليه اسم السيطرة الاستراتيجية . وكلما جنح الاختناق بموقعه نحو التوسط على الطريق كلما زادت قيمته الاستراتيجية وكلما اتسعت دائرة نفوذه وتحكمه فى الطريق .

وفى ما يلى عرض موجز للخصائص العامة لكل من هذه المفاصل الرئيسية وذلك إذا تيجناها من الشمال الغربى إلى الجنوب الشرقى .

#### ١ - اختناق كييل :

يربط هذا الاختناق من الناحية القانونية بين بحار عامة ، فهو يربط بين بحر البلطيق وبحر الشمال ، أما من الناحية الجغرافية فهو يعد بمثابة المنفذ الرئيسى لبحر داخلى . واختناق كييل عبارة عن اختناق اصطناعى عبر الأراضي الألمانية وجاء



اصطناعه بغرض توفير ما يقرب من ٩٦٠ كم ، هى جملة المسافة التى يستغرقها الدوران حول شبه جزيرة الداغوك عبر مضيق سوند Sound

ويبلغ طول هذه القناة حوالى ١٠٢.٢ ك بينما يبلغ العرض فى المتوسط نحو ٤.٥٤ مترا ، أما العمق فهو لا يزيد عن ١١.٢ مترا ، أما الغاطس المسموح به فيبلغ تسعة أمتار فقط . وعلى الرغم من أن العرض المسموح به لا يتجاوز ٣.٩٧ مترا والعمق ٣.١٣.٢ مترا وبالرغم من كل القيود الملاحية ، إلا أن قناة كييل تعتبر من القنوات الملاحية التى تتميز بكثافة الحركة نسبيا . وعلى سبيل المثال فقد بلغ عدد السفن التجارية التى مرت بقناة كييل عام ١٩١٣ م حوالى ٥٥٣.٨٢ سفينة ، زادت إلى ٦٢.٤٠٢ سفينة عام ١٩٥٠ وهذه الزيادة فى عدد السفن قابلتها زيادة كبيرة فى الحمولة ، إذ بلغت الحمولة الصافية عام ١٩١٣ م حوالى ١٠.٣٥٠.٠٠٠ طن زادت إلى ٣١.٦٠٠.٠٠٠ طن عام ١٩٥٠ م<sup>(١)</sup> . ويصفى عامة فإن معدل تصريف قناة كييل يقدر بمعدل يتراوح ما بين ٢٠٠٠ إلى ٢٢٠٠ طن/ساعة<sup>(٢)</sup> .

#### ٢ - اختناق دوفر Dover : (٧)

يربط بين البحار العامة لبحر الشمال والمحيط الأطلنطى . وهو يعد من أهم مداخل المحيط الأطلنطى الأوروبية من الوجهة الاقتصادية . ويقع هذا الاختناق بين الساحل الجنوبى الشرقى لآنجلترا والساحل الشمال لفرنسا .

ويبلغ طول هذا الاختناق حوالى ٤٠ كم بينما يتراوح العرض ما بين ٤.٤ كم بين رأس كريستز C.Cris Nez وثنجنتر Dungeness وحوالى ٣.٣٦ كم بين

(1) Encyclopaedia Britannica 1968, vol.13, p.373.

• معدل التصريف يقصد به كثافة الحركة Density of Traffic فى نقطة معينة ووقت محدد . ويمكن التعبير عن معدل التصريف إما بعدد السفن المارة عبر نقطة الاختناق أو بحمولتها ، وذلك خلال زمن محدد ، غالبا ما يقدر بأربع وعشرين ساعة .  
(١) زمن المينة يوافق ١٠ مارس عام ١٩٦٧ أنظر :

World Atlas.- Oxford University Press, 1973, p. 119.

(2) Dover Strait Pilot, Thirteenth ed., 1947, Chart: 2675, 1890, 1406.

دوفر Dover وكاليه Caldis أما العمق فيبلغ في المتوسط نحو ٢٧,٨ متراً، والقاع يتسم بصفة عامة بالانتظام حيث يتراوح بين ٣٦ متراً و ١٩,٦ متراً.

وقد أكدت الدراسات الجيولوجية والجيومورفولوجية ان منطقة مضيق دوفر - وكذا النصف الجنوبي من بحر الشمال - كانت معبراً أرضياً حتى أوائل البلايستوسين ثم عمل ذوبان الجليد واختلاف منسوب سطح البحر على تشكيل مظهرها العام <sup>(١)</sup> القائم. ولذا فإن سواحل هذا الاختناق من النوع الفارق Submergent المنبسطة التي تتميز بعدم انتظامها وكثرة تفرعها. ومن هنا فإن سيطرة اليابس على المياه في هذا الجزء سيطرة قوية وعكسة، كما أن قاع مضيق دوفر لا يشكل ارتفاعاً يحول دون انسياب الحركة - خاصة فيما يتعلق بملاحة الأماقي - بين بحر الشمال والمحيط الأطلنطي. كما أن هذا القاع لا يقف حائلاً أمام انسياب تيار المحيط الأطلنطي الشمالي الدافئ داخل بحر الشمال، وانتظام القاع يجعل من السهل رصد حركة الغواصات حيث لا تتوفر التثؤات القاعية التي تشكل غطاءاً للتصويه والإخفاء. ولعل هذا العامل كان أحد الأسباب التي أدت إلى عجز الأسطول الألماني عام ١٩٤٠ عن غزو السواحل البريطانية، خاصة وأن الأسطول الألماني كان يعتمد في تفوقه على الغواصات كقوة ضاربة.

ومضيق دوفر يعتبر من الممرات المائية الهامة من حيث كثافة حركة المرور، حيث يتراوح معدل تصريفه ما بين ٣٧٠٠ إلى ٤٦٢٦ طن/ ساعة <sup>(٢)</sup>

وبالرغم من أن مضيق دوفر يدخل ضمن حدود المياه الإقليمية لكل من إنجلترا وفرنسا، حيث لا يزيد اتساعه عن ٤٣,٢ كم، إلا أن هذا لم يمنع إقرار صفته الدولية، كمر يربط بين جزئين من البحار العامة أو العالمية.

(١) حسن سيد، سيد حسن: الأقطاب الجغرافية الطبيعية - القاهرة/ دار المعارف ١٩٩٦، ص

(2) Oxford World Atlas, op. cit.,

### ٢ - اختناق جبل طارق. Gibraltar

يربط بين مياه البحر المتوسط والمحيط الأطلنطي العالية . وهو بعد المدخل الغربي لحوض البحر المتوسط ، ولكنه يكاد يكون المنفذ الرئيسي وأحيانا الوحيد للبحر المتوسط ، خاصة في تلك الفترات التي تتعرض فيها قناة السويس للإغلاق .

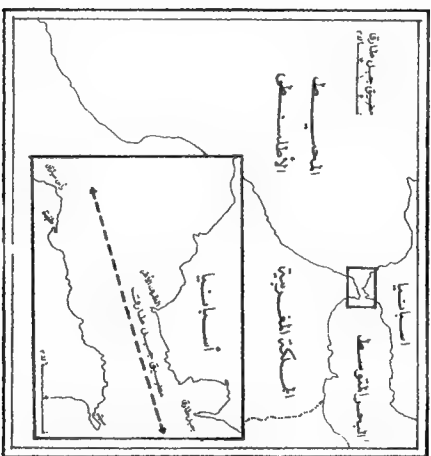
ويبلغ طول مضيق جبل طارق حوالي ٦٣٣ كم تقريبا بينما يتراوح عرضه بين ٤٦ كم ( فيا بين الطرف الأغر Trafalger شمالا ورأس سبارتل C.Spartel جنوبا ) ، وحوالي ١٤٤٠ كم ( غرب سبتة ) .

وقاع هذا المضيق البحري يتميز بانتظام على طول خط الوسط تقريبا . ولكنه يصبح أقل انتظاما وأكثر وعورة بعيدا عن خط الوسط وبالقرب من الشواطئ . ويتراوح العمق ما بين ٤٥ إلى ١٨٠ مترا فقط . وهو بهذا يفتق تماما مع طبيعة أصل مضيق جبل طارق ، فقد كان أحد المعابر الأرضية التي تربط أوروبا وأفريقيا عبر مياه البحر المتوسط ، ثم اختفى على أثر الحركات الأرضية التي تعرض لها حوض البحر المتوسط خلال البلايستوسين ، وكانت أغلب هذه الحركات من النوع الرأسي Epeirogenic

ولا شك أن عدم انتظام القاع وكثرة التثاؤات الصحيرية بالقرب من الساحل يجعل مضيق جبل طارق ميدانا صالحا لعمل الغواصات حيث يمكنها أن تمر تحت

---

• الميل البحري Nautical Mile الدولي يعادل نحو ١٨٥٢ مترا ( ١١٥/٦٠٧٦ قدما ) ٥٧ كم  
٢ . وقد احتلت إنجلترا هذه المنطقة منذ عام ١٧٠٤ وأكملت وجودها بمعاملة عام ١٧١٣ ، كما أنشأت بها قاعدة عسكرية ، إلا أن النزاع دائما يثور بين إسبانيا وإنجلترا حول هذا الوضع . وقد أجرى عام ١٩٦٧ استفتاء بين سكان المنطقة ( ٣٠ ألف نسمة ) أظهر تأييد غالبية السكان لبقاء الوجود البريطاني . وقد ردت إسبانيا على ذلك بإغلاق البرابيات التي تفصل بين جبل طارق والأراضي الأسبانية كما منعت العمال الأسبانيين ( ٥ آلاف تقريبا ) من دخول منطقة جبل طارق والعمل بها .



غطاء ممتاز توفره لها التثاقل القاذية الصخرية . هذا بالإضافة إلى وجود حطام كثير من السفن الغارقة في القاع .

واختناق جبل طارق يعد ضحلا إذا قيس بالأعماق المتزايدة على جانبيه والتي تزيد عن ٤٠٠ متر . ومن هنا فإن قاع هذا الاختناق يشكل عقبة بين مياه البحر المتوسط والمحيط الاطلنطي ويحمل لكل منها خصائصه المميزة . فياه البحر المتوسط تعتبر من الناحية الاوقليوغرافية مياها حوضية Basin Water Masses فهي تتميز بارتفاع درجة الحرارة وزيادة نسبة الملوحة بها . ويظهر الاختلاف واضحا في كتل المياه السفلية .

واختناق جبل طارق وإن خلا من الجزر تماما ، إلا أنه لم يتخلص تماما من تسلط الجزر . فإلى الشرق من مضيق جبل طارق - وعلى بعد يبلغ نحو ١٩٠ كم منه - تقع جزيرة تسمى البوران . وهذه الجزيرة تتيح لمن يسيطر عليها أن يتحكم في الاقتراب الشرق لجبل طارق بكفاءة ويسر . وجزيرة البوران ما هي إلا نتوء بارز فوق سطح المياه من شط غائص Bank وفي مثل هذه المساحات من البحر تكون المياه ضحلة بدرجة تكفي لرسو السفن المحيطية ، ولذا يمكن استخدامها كمراسم Anchorges في المياه الدولية<sup>(١)</sup> . والجدير بالذكر أن اختقار البحرية السوفيتية للقواعد الساحلية الثابتة وقلة موانئ التسهيلات ، خاصة في الحوض الغربي للبحر المتوسط . أدى إلى لجوء الأسطول الخامس السوفيتي إلى استخدام هذه الشطوط الغائصة كمراسم ، كما هو الحال بالنسبة لشط البوران الذي يتيح لوحدة الأسطول السوفيتي التركز في موقع حاكم ، يمكنها من رصد ومراقبة نشاط وتمركات قطع الأسطول الأمريكي بكفاءة ويسر .

ومضيق جبل طارق من الممرات المائية الأكثر أهمية في العالم ، باعتباره المنفذ الرئيسي أو أحيانا الوحيد لحوض البحر المتوسط . وتراوح طاقة تصريف هذا المضيق ما بين ٤٠٠٠ - ٥٠٠٠ طن/ساعة ٢٤ ساعة .

(١) Lewis, J, op. cit, p. 68.

#### ٤ - اختناق صقلية Sicily :

ويقع بين جزيرة صقلية وتونس . وهو يربط بين مياه الحوض الشرقى والحوض الغربى للبحر المتوسط . لذا فإن اختناق صقلية يبدو كخاضرة للبحر المتوسط تتحكم فى الحركة بين الحوضين بحيث أن إغلاق هذا الاختناق يعنى احتباس السفن فى أى من الحوضين وقطع خطوط الاتصال بينهما .

واختناق صقلية ، شأنه فى ذلك شأن اختناق جبل طارق . كان معبرا أرضيا بين قارتي أفريقيا وأوروبا فى عصر البلايستوسين ثم اخفى نتيجة للحركات الأرضية التى تعرض لها حوض البحر المتوسط . والدليل على ذلك أن أرضية مضيق صقلية المرتفعة تنسب إلى صخور وتكوينات القارتين أكثر من انتمائها لقاع البحر نفسه .

واختناق صقلية يبلغ إتساعه فى أضيق مسافة ١٢٨ كم ولذا فالشقة المائية واسعة بحيث يصعب على قوى البر غلقها<sup>(١)</sup> ، بينما يتراوح العمق بين عشرة أمتار ونحو ٣٦٠ مترا . لذا فإن الشقة المائية الصالحة لعبور السفن الكبيرة ذات الغاطس الكبير والغواصات لا تتجاوز ٣٥ كم . ومن هنا جاءت أهمية مضيق صقلية كخاضرة للبحر المتوسط تتحكم فى الاتصال بين الحوضين الشرقى والغربى وتميز أيضا بينها ( خريطة رقم ٣ ) .

وارتفاع قاع اختناق صقلية وضيق مساحته كانا عاملين رئيسين فى اختلاف الخصائص الطبيعية للوسط المائى بين الحوضين . فالحوض الشرقى يتميز بمياهه السطحية بارتفاع نسبه فى الحرارة والملوحة عن مياه الحوض الغربى . وهذا الاختلاف يرجع أساسا إلى قلة كمية الأمطار الساقطة كلما اتجهنا شرقا ووقوع الحوض الشرقى فى عروض جنوية بالنسبة للحوض الغربى . وقلة المياه التى تصبى

• يشارك فى الربط بين الحوضين مضيق ميسا الواقع بين صقلية وشبه جزيرة إيطاليا . واتساع هذا المضيق لا يزيد عن ٣٢ كم ، لذا فهو بمثابة نقطة اختناق ثانوية .

(1) Whittey, D. The Earth and the State. - Washington D.C.: Henry Holt and Company, Inc., 1944, p. 268

الأنهار في الجانب الشرقى بالنسبة لمقدار الفاقد عن طريق البحر خاصة بعد قلة المياه العذبة التي كان يلقى بها نهر النيل في الحوض الشرقى بعد إنشاء السد العالى . ونتيجة لهذه العوامل نجد أن حرارة كتلة المياه السطحية ونسبة للملوحة فيها أكثر ارتفاعا في الحوض الشرقى عنها في الحوض الغربى فالحرارة في الحوض الشرقى تبلغ عند عمق ١٠٠ متر نحو ١٥.٥ م بينما تقل إلى ١٤.٢ م في الغربى ، وبالمثل فإن نسبة للملوحة في الشرقى تصل إلى ٣٩ في الألف بينما تنخفض إلى نحو ٣٨ في الألف في الحوض الغربى<sup>(١)</sup> ولا شك أن دور قاع صقلية المرتفع نسبيا يتحمل في الحد من عملية التبادل بين مياه الحوضين واحتفاظ كل منها بخصائص مميزة ، خاصة وأن الحوض الغربى يتأثر بمياه الأطلنطى المحتلة الأقل ملوحة وحرارة . ولعل تأثير هذا الاختناق يبدو واضحا فيما يتعلق بنمط إنتشار وتوزيع الوحدات البحرية الأمريكية والسوفيتية في البحر المتوسط ، فالأسطول السادس الأمريكى عادة يحتفظ بمحافظتين للطرقات في البحر المتوسط . وغالبا ما يحرص على الاحتفاظ بواحدة منها في الحوض الشرقى والأخرى في الحوض الغربى<sup>(٢)</sup> وبالمثل يحرص الأسطول الخامس السوفيتى على التركز بكثافة في الحوض الشرقى حتى تظل خطوط اتصالاته وتموينه أكثر أمنا ويعيدنا بقدر الامكان عن مخاطر الاعتماد على مضيق صقلية . فضلا عن ذلك فإن الوحدات البحرية السوفيتية تستخدم المسطحات الضحلة في مضيق صقلية كممراس في المياه الدولية وقواعد في البحر Basco at Sea

ولا شك أن كون مضيق صقلية أهم خط تقسيم في البحر المتوسط جعل حركة السفن المارة خلاله تتميز بالكثافة العالية ، خاصة وأن البحر المتوسط يتميز بصفة عامة بكثافة حركة السفن المارة فيه ، ويقدر هذا العدد يوميا بنحو ٢٥٠٠ سفينة تجارية تزيد حمولتها عن ١٠٠٠ طن وحوالى ٥٠٠٠ سفينة صيد<sup>(٣)</sup> . ويتراوح معدل تصريف اختناق صقلية ما بين ٢٤٠٠ ، ٣٠٠٠ طن/٢٤ ساعة .

(١) حسن جليد ، سيد حسن ، للصهر السابق ، ص ٣٠٠ - ٣٠١ .

(٢) Lewis, J. op. cit., p. 9.

(٣) محمد صلي الدين ، توازن القوى في منطقة البحر المتوسط . - القاهرة : جامعة الدول العربية - محاضرات الموسم الثقافي الأول - الجزء الأول . - ١٩٧٧ ، ص ٧٥ - ٥٥ .





## ٥ - اختناق الدردنيل والبوسفور <sup>(١)</sup> The Straits

الأول يربط بين مياه البحر المتوسط وبحر مرمرة ، أما الثاني فيربط بين مياه بحر مرمرة والبحر الأسود . وكلاهما - بالاشتراك مع بحر مرمرة - يربطان بين مياه البحر الأسود والبحر المتوسط وهما أيضا من الضيق بحيث يمكن اجتيازهما بكبارى عائمة (خريطة رقم ٣)

واختناق الدردنيل Dardanelis الذى يربط بين البحر المتوسط وبحر مرمرة يبلغ طوله حوالى ٥٧ كم بينا العرض يتراوح ما بين كيلومتر وستة كيلو مترات أما قاعه فمتنظم وعميق ، إذ يتراوح بين ثلاثة كيلو مترات فى الجنوب وتقل من كيلومتر (٦٨١ مترا) بالقرب من استانبول ، ثم يعود العرض للاتساع عند المدخل الشمالى ويصل إلى ستة كيلو مترات ونصف كيلو متر .

ويربط بين المضيقين بحر مرمرة Marmara ، الذى يبلغ طوله حوالى ٢٥٠ كم بينا يتراوح العرض بين ٣٠٠ و ٦٤ كم وقاع بحر مرمرة يتصف بالعمق إذ يتراوح بين ١٢١٢ و ٢٧٣ مترا ، وتتخلل هذا البحر عدة جزر أهمها جزيرة مرمرة التى يقع المجرى الملاحي الرئيسى إلى الغرب منها .

وبالرغم من أن الدردنيل والبوسفور يربطان بين رقتين من البحار العامة ، إلا أنها من المضائق التى جرى تنظيمها باتفاقيات خاصة . وقد أقرت معاهدة مونترو (يوليو عام ١٩٣٦ م) مبدأ حرية الملاحة فى المضائق التركية بالنسبة للسفن التجارية تحت أى علم أو بأى حمولة . أما بالنسبة للسفن الحربية فيشترط لمروها إخطار مسبق ومن حق تركيا منع مرورها إذا كانت للدولة محاربة أو مهددة بالحرب يضاف إلى ذلك ضرورة مرور النواصات طافية فوق سطح المياه ، على أن تمر منفردة لا مجمعة <sup>(٢)</sup> .

واتفاقية مونترو سبقتها مفاوضات واتفاقيات عديدة وذلك منذ عام ١٧٧٤م

(١) Mack Sea Pilot. Tenth ed., 1955, Charts: 1089, 2429, 1198.

(٢) محمد حافظ ، مبادئ القانون الدولى العام . - القاهرة : دار النهضة ، ١٩٦٤ ، ص ١٤٣ .

قبل هذا العام كانت هذه المضائق تدخل برمتها ضمن إقليم الدولة التركية التي كانت تضم كل شواطئ البحر الأسود . ولكن بحسب عام ١٧٧٤ م وما بعدها احتلت روسيا شبه جزيرة القرم والساحل الشمالي للبحر الأسود . ولذا كان لزاما أن تأخذ هذه المضائق الصفة الدولية <sup>(١)</sup> ، خاصة وأن الدول العظمى أصبحت تولى هذه المضائق اهتماما خاصا لأنها تدخل في الاستراتيجية السوفيتية . معنى هذا أن المضائق التركية أصبحت منذ عام ١٧٧٤ م بؤرة صراع تتحكم في التوازن الدول .

وأهمية المضائق التركية بالنسبة للاتحاد السوفيتي تنحصر أساسا في كونها المخرج الرئيسي للاتحاد السوفيتي نحو المياه الدفئة . خاصة وأن هذه المضائق تقوم بخدمة واحدة من أهم المناطق الصناعية والزراعية في الاتحاد السوفيتي . وهذه المنطقة هي جمهورية أوكرانيا التي تعد من أهم أقاليم إنتاج القمح ، كما تنتج هذه المنطقة نحو ٥٠٪ من الحديد الزهر ، ٤٠٪ من الحديد الصلب ٣٥٪ من المنجنيز ونحو ٣٣٪ من الفحم . كما تضم هذه المنطقة أهم المدن والمراكز الصناعية ، مثل اودسا وكيف وسقاسبول وبالطا <sup>(٢)</sup>

وعلى الرغم من أن المضائق التركية تقوم بخدمة تركيا جزئيا والاتحاد السوفيتي كليا ، إلا أن هذه المضائق تتميز بكثافة الحركة الملاحية وتتراوح طاقة تصريف هذه المضائق بين ١٨٠٠ و ٢٢٥٠ طن/٢٤ ساعة .

#### ٦ - اختناق السويس SUEZ

وهو اختناق اصطناعي يربط بين جزئين من البحار المفتوحة وهما البحرين المتوسط والأحمر . وقبل شق هذه القناة كان كل من البحر المتوسط والبحر الأحمر عبارة عن بحر شبه مغلق Semi-Enclosed Sea يحيطه اليابس ولا يرتبط بالبحار والمحيطات إلا عن طريق ممر ملاحى طيبى . وهنا تكمن الصفة

(1) Digest of International Law, Vol. 4, 1965, pp. 423-447.

(2) Lewis, Jr., op. cit, p. 55.

الاستراتيجية التي ينفرد بها اختناق السويس عن بقية نقاط الاختناق ، فهو بمثابة مفتاح للحركة بين البحار الشرقية والغربية .

ويبلغ طول اختناق السويس حوالى ١٨٦ كم وذلك فيما بين بور سعيد وبورتوفيق بما فى ذلك البحيرات المرة وبحيرة التمساح (٤٠ كم) . أما العرض فيتراوح عند السطع ما بين ١٨٠ - ٢٠٠ مترا ، ويقل هذا العرض عند عمق ١١ مترا إلى نحو ٩٠ مترا . أما قاع القناة فهو رملى منبسط ومستظم ، ويبلغ العمق نحو ١٤,٦١ مترا\* أما الغاطس المسموح به لمروء السفن فلا يزيد عن ١١,٥٨ مترا<sup>(١)</sup> .

ولقد ظلت قناة السويس لفترة طويلة تتحكم فى حركة النقل البحرى العالمية تحكما يكاد يكون كاملا حتى أن ملاك السفن ظلوا - نحو قرن من الزمان تقريبا - يجمعون عن بناء سفن بغاطس يتجاوز حدود عمق مياه القناة . وكان طيعيامع كل فترة توقف لقناة السويس أن يحدث تحول فى نمط حركة النقل البحرى ويفلت زمام التحكم من هذا الشريان البحرى . وكانت فترة التوقف الاولى عام ١٩٥٧/١٩٥٦ اثناء النزاع العربى الاسرائيلى . وبمجرد انتهاء هذا الصدام سارعت هيئة قناة السويس ببذل الجهود لاستعادة النقل البحرى وجذب السفن الكبيرة . وقد انتهت هذه الجهود إلى زيادة الغاطس المسموح به من ١٠,٥ مترا إلى ١١,٥٨ مترا .

وكانت فترة التوقف الثانية عام ١٩٦٧ بشوب الحرب الثالثة بين العرب واسرائيل فأخذت أحجام السفن فى الازدياد لمواجهة متطلبات الرحلة الطويلة حول رأس الرجاء الصالح خاصة وأن فترة التوقف كانت طويلة نسبيا هذه المرة .

(١) هيئة قناة السويس . النشرة السنوية ، ١٩٧٨ ، ص ١٤ .

\* العمق = غاطس السفينة + القرضة Square + التوازن بين القسمة والمقرعة Trim + خدعة مرشد + الإطماء = ١١,٥٨ مترا (٣٨ قدما) + ٠,٩١ مترا (٣ أقدام) + ٣,٠ مترا (قدم واحد) + ٠,٩١ مترا (٣ أقدام) = ١٤,٦١ مترا .

ويطول بتأثير عام ١٩٧٠<sup>(١)</sup> أصبح حوالى ٤٠ ٪ من أسطول ناقلات البترول يضم سفنا يزيد غاطسها عن ١٣ر١١ مترا (٤٣ قدما) كما أصبحت الناقلات التى يزيد غاطسها عن ١٨ر٢٩ مترا (٦٠ قدما) تمثل ثلاثة أرباع الطلب العالمى لبناء الناقلات والتي يتعدى غاطسها كثيرا غاطس قناة السويس .

وفى محاولة لاستعادة حركة النقل البحرى تقوم إدارة قناة السويس الآن بتنفيذ عدة مشروعات لتطوير قناة السويس للوفاء باحتياجات حركة الملاحة العالمية . وتهدف هذه المشروعات إلى الوصول بغاطس القناة إلى ٢٠ر٣ مترا (٦٧ قدما) مما يسمح بمرور الناقلات حمولة ٢٥٠ر٠٠٠ طن بكامل حمولتها والناقلات الأكبر من ذلك بحمولات مخفضة أو فارغة .

ورغم كل التغيرات التى طرأت على حركة بناء السفن والناقلات إلا أن قناة السويس مازالت تمثل ميزة اقتصادية فى ميزان حركة النقل البحرى ، فثلا تستطيع الناقلة حمولة ٢٥٠ر٠٠٠ طن أن تقوم برحلة العودة على الصابورة إلى الخليج العربى عن طريق قناة السويس كما سجلت حركة السفن عام ١٩٧٨ م خلاف الناقلات - زيادة قدرها ١٦٩٤ سفينة عن عام ١٩٧٧ م أى بما يعادل ٩ر٩ ٪ بالمقارنة بالعام السابق<sup>(٢)</sup>

ولا شك أن استعادة قناة السويس لتحكمها فى نمط حركة النقل البحرى بالدرجة التى كانت من قبل أصبحت موضع شك ، خاصة وأن رسوم المرور بالقناة سوف ترتفع قياسا على الرسوم التى كانت سارية عام ١٩٦٦ م لتغطية التكاليف الباهظة التى تتطلبها مشروعات التطوير . وهذه الزيادة فى الرسوم فضلا عن تكاليف الوقت الذى تستغرقه السفينة فى عبور القناة سيؤدى إلى فارق كبير فى التكاليف بين طريق القناة وطريق رأس الرجاء .

(١) محمود ربيع ، جغرافية النقل البحرى . - مرجع . - الاسكندرية : الأكاديمية العربية للنقل البحرى ، ١٩٧٨ ، ص ٦١ .

(٢) هيئة قناة السويس ، المصدر السابق ، ص ١٢١ .

## ٧ - اختناق باب المندب<sup>(١)</sup> .

### ٨ - اختناق هرمز Hormuz<sup>(١)٠٠</sup>

يربط بين مياه عامة تتمثل في كل من خليج عمان والخليج العربي ويقع هذا الاختناق بين إيران في الشمال الشرقي وسلطنة عمان في الجنوب الغربي بين الجانب الشمالي الغربي لشبه جزيرة مُستندم Musandam من ناحية ، والجانب الشرقي لجزيرة قشم Qishm وجزيرة هينجام Henjam ولاراك Larak من ناحية الشمال ( خريطة رقم ٤ ) .

ويبلغ طول اختناق هرمز حوالي ٢٦ كم ، وذلك فيما بين الخط الممتد بين جزيرة سلامه وبناتها Satama-Wa-Banat-ha<sup>٠٠٠</sup> وجزيرة لاراك من ناحية الشرق ،

• يمكن مراجعة الجزء الخاص بتحديد منطقة الدراسة ، علماً بأن طاقه تصريف هذا الاختناق تتراوح بين ٣٤٠٠ - ٤٠٠٠ طن/ساعة .

• لفظ هرمز مشتق من كلمة ( اهورامزدا ) وهو الله الخير والشر في الديانة الزرادشتية وتنطق ( اهورمزد ) . أنظر : محمد التوحي ، التصميم الذهبي . - بيروت : دار العلم للملايين/ ١٩٦٩ ، ص ٦٠٢ .

(1) Persian Gulf Pilot-Tenth ed.- 1955, charts: 753,2437 a, 748 b.

• شبه جزيرة مُستندم عبارة عن تكتو صخري يمتد من عمان داخل مياه الخليج على شكل مجموعة من الاضلاع المتتوية من الأراضي الصخرية الشاهقة التي تتخللها ممرات مائية عميقة ، والجدير بالذكر أنه قد جرى التفكير في شق قناة عبر الطرف الشمالي لشبه الجزيرة خلال بروز لايزيد عرضه عن كيلومتر . وكانت هذه القناة متصل بين الخليج العربي وخليج عمان دون حاجة للقيام بالرحلة الطويلة نسبياً حول شبه الجزيرة الا أنه لم تجر متابعة هذه الفكرة بسبب ارتفاع التكاليف من ناحية واختلاف منسوب المياه من الجانبين بفارق ٣٠ سم ، خاصة في فصل الصيف حيث تقوم الرياح ، الموسمية الجنوبية الغربية في المحيط الهندي برفع المياه تجاه الخليج العربي فتوقع من مستواه . أنظر :

- Middle East, September 1979.  
- Persian Gulf Pilot, op. cit, p. 11.

• جزيرة سلامه وبناتها الجانبية تعرف أحياناً بالقبووين Quoin وهي عبارة عن ثلاث جزر صغيرة تقع على مسافة تتراوح بين ١١ - ١٤ كم شمال شرق مستندم . وهي بموقعها هذا تشبه جزيرة بريم بالنسبة لمضيق باب المندب حيث تقوم جزيرة سلامه وبناتها ( القبووين الكبرى والصغرى ) بتقسيم مضيق هرمز الى ممرين أحدهما صغير جنوباً يذروح اتساعه بين ١١ - ١٤ كم ، وآخر كبير شمالاً يذروح اتساعه بين ٣٣ - ٤٣ كم .



والخط الواصل بين رأس مستدم والساحل الشرقى لجزيرة قشم من ناحية الغرب . أما الاتساع فيتراوح بين ٣٣ و ٦٠ كم بين لاراك وصخرة القيوين الكبرى وحوالى ٤٤ و ٨ كم فيما بين رأس مستدم وجزيرة هينجام . يعنى هذا أن مضيق هرمز يسمح بمرور الناقلات العملاقة فى كلا الاتجاهين وضمن قوافل يمكن أن يصل طولها إلى أكثر من ٢٠ كم .

أما عن الأعماق فهى تتراوح بصفة عامة بين ٥٥ - ٩٠ مترا ، وأكثر الأجزاء عمقا تلك التى تقع بين الطرف الشمالى لجزيرة مستدم وصخرى القيوين الكبرى والصغرى . ولذا فإن المجرى الملاحة الرئيسى يقع عبر هذا الجزء من المضيق . ويقل العمق بصورة تدريجية كلما بعدنا شمالا عن صخرى القيوين . ولكن مع ذلك فإن العمق يظل لعدة كيلو مترات يسمح بمرور الناقلات العملاقة بمحمولها الكاملة بسهولة ويسر .

وقاع مضيق هرمز لا يشكل ارتفاعا أو حاجزا بين مياه خليج عمان - الأكثر عمقا - ومياه الخليج العربى الأقل عمقا . وهو فى ذلك يختلف عن بوغاز باب المندب وجبل طارق ، حيث يشكل منها حاجزا يحول دون الانسياب السهل للتيارات البحرية .

ومضيق هرمز يتشابه مع باب المندب فيما يتعلق بانتشار الشعاب المرجانية حيث أن مياه هرمز تعتبر بيئة صالحة لحيوان المرجان نظرا لارتفاع حرارتها التى يبلغ متوسطها صيفا ٩٠ ف شتاء .<sup>(١)</sup> والشعاب المرجانية لا يبدو تأثيرها واضحا على حركة الملاحة فى هرمز بالدرجة التى نجدتها فى باب المندب ، ويرجع هذا إلى اتساع مضيق هرمز النسبى وعمق مياهه .

ويتشابه مضيق هرمز مع باب المندب من حيث إنتشار الجزر ودورها بالنسبة لحركة الملاحة . وأبرز هذه الجزر تلك التى تقع فى المدخل الشمالى للمضيق ،

(١) محمد مولى : حوض الخليج . - الجزء الأول - القاهرة : الانجلو المصرية ، ١٩٧٥ ، ص

وهي جزر أبو موسى وطنب الصغرى وطنب الكبرى وسيرى وفروور . وهذه الجزر تتحكم في الممرات الصالحة للملاحة فيما بين مضيق هرمز والخليج العربي ، وبالتالي فإن من يستطيع أن يسيطر عليها يستطيع أن يسيطر على مضيق هرمز ، ومن يستطيع أن يسيطر على مضيق هرمز يستطيع أن يسيطر على دول الخليج خاصة وأن هذه الجزر صالحة للإقامة منشآت وقواعد عسكرية بها .

ومضيق هرمز من أكثر الممرات المائية أهمية في عالم اليوم ، وترجع هذه الأهمية إلى أنه يلعب دور « الصمام الرئيسي » الذي يتحكم في حركة تدفق البترول من منطقة الخليج الغنية إلى مناطق العجز والاستهلاك في أنحاء العالم . ويقدر ما يمر يوميا بمضيق هرمز بما يتراوح ما بين ١٩ - ٢٠ مليون برميل ، تحمله ما يقرب من مائة ناقلة يوميا ، أي بمعدل ناقلة كل سبع دقائق ، ولذا فإن مضيق هرمز يتمتع بأهمية استراتيجية بالغة الدقة والحساسية ، خاصة بالنسبة لدول الغرب الصناعية واليابان . فمضيق هرمز يمر به حوالي ٥٦ ٪ من إمدادات دول الغرب الصناعية من البترول وحوالي ٩٠ ٪ من إمدادات اليابان من هذه السلعة الاستراتيجية ، ومن هنا فقد أطلق البعض<sup>(١)</sup> على ( هرمز ) اسم « الوريد الوداجي » للغرب Jugular Vein نظراً لأهميته البالغة للغرب . وأهمية مضيق هرمز للغرب تجعل أية محاولة لاغلافه سواء تكتيكياً أو استراتيجياً تعني قطع الوريد الرئيسي

• قامت إيران عام ١٩٧١ بإغراق احتلال جزر أبو موسى وطنب الكبرى . ويأتى احتلال إيران لهذه الجزر ضمن استراتيجية إيرانية تضع منطقة الخليج بأكملها ضمن مخططها البحري ، الذي تعدده تطلعات قومية وسياسية واقتصادية ، فإيران لا تستطيع أن تنمو شالاً على حساب الاتحاد السوفيتي ولا تحت شراً على حساب حليفها الإسلامي ( باكستان ) ، أما في الجنوب فالوضع يحطف تماماً حيث تكفر الظروف الجيوسياسية التي تفرى بالتوسع . فالوحدات السياسية قومية ممزقة ، وعدد السكان ضئيل بالنسبة للمساحة والموارد الفنية . فضلاً عن تعدد أصراً السكان بدرجة جعلت أحياناً من السكان الأصليين مجرد أقباط ويمتد كثير من السكان بملذوهم إلى أ . إيران . كما يشكل الشيعة نسبة تتراوح بين ١٥ - ٩٠ ٪ من سكان بعض الدول .

(1) Daily Telegraph November 20. 1979.

• الإغلاق التكتيكي يعني إغلاق مؤقت لا يبق سواء بإغراق السفن أو زرع الألغام أما الإغلاق الاستراتيجي فيعني مراقبة قوات مسلحة على ٥ طلة بمعدات تشمل الطائرات والصواريخ والسفن الحربية .

أنظر :

Newsweek, September 24, 1979.



الذى يحمل أهم مصادر الطاقة للغرب . وبصفة عامة يتراوح معدل تصريف مضيق هرمز ما بين ٤٠٠٠ - ٥٠٠٠ طن/ساعة<sup>(١)</sup>

#### الخلاصة :

يمكن القول بأن الطريق البحرى الداخلى يتميز بصفة عامة بارتفاع كثافة نقط الاختناق التى تتخلله . والتى من بينها اختناق باب المنكب . ويبلغ معدل التباعد Spacing بين نقط الاختناق على الطريق الرئيسى - بدون البحر الأسود - حوالى ٢٠٢٨ كم . وهذا يتفق مع الطبيعة الداخلية للطريق ، الذى يفتقر كثلة اليابس التى تشكل قارات العالم القديم الثلاث : أوروبا وآسيا وأفريقيا .

وبعبارة أخرى ، فإن السفينة التى تفرج من عبدان على الخليج العربى متجهة إلى ستوكهولم على بحر البلطيق تستغرق فى رحلتها نحو ثلاثة عشر يوما تقريبا وذلك بسرعة ٢٥ عقدة/ الساعة . وهذا التقدير الزمنى يأتى من منطلق نظرى بحسب ذلك لأن السفينة من وجهة النظر العملية سوف تمر بعقبات أهمها نقاط الاختناق . ونقاط الاختناق هذه لها نظام مرور خاص ومعقد مما يزيد فى المقدار الزمنى الذى تستغرقه السفينة فى رحلتها . فغالبا ما يجدد داخل هذه المناطق مسارات جبرية تستلزم من السفينة أن تبطئ من سرعتها حتى تصل الى الصفر أحيانا، والمعروف أن انخفاض سرعة السفينة الى أقل من ٣ عقدة يجعلها تفقد القدرة على المناورة ويحبطها أكثر تأثيرا بحركة الرياح والتيارات البحرية والأمواج ، والتى ينجم عنها قوة شد وجذب تجعل السفينة غير متوازنة فتتحرك أو تبحج .

ومن هنا ، فإن وجود نقاط الاختناق بهذه الكثافة يعوق انسياب الحركة على الطريق البحرى الداخلى ، وهى سمة رئيسة تميزه عن الطريق المحيطى المقترح .

---

(1) Oxford World Atlas, op. cit

وكل نقاط الاختناق تساهم في هذا الدور ولكن بدرجات متفاوتة ، وذلك على حسب الخصائص الموضعية لكل نقطة . فكلما زاد الاتساع والعمق ونحلا المجرى الملاحى من الجزر والعقبات الطبيعية الأخرى كلما قل الدور الذى تلعبه نقطة الاختناق .

وبصفة عامة يمكننا أن نميز بين ثلاث مجموعات من نقاط الاختناق على النحو التالى . -

### المجموعة الأولى : نقاط الاختناق الأصلية :

وهى تستمد اصليتها من موقعها في منتصف الطريق البحرى تقريبا . وهى تمثل في كل من قناة السويس ومضيق صقلية . فالمسافة من قناة السويس ( بورتوفيق ) الى عبدان على الخليج العربى تبلغ نحو ٦١٥٨ كم . في حين تبلغ المسافة بين مضيق صقلية وستوكهولم نحو ٥٧٠٠ كم . ولذا يمكن اعتبار المنطقة الفاصلة بين مضيق صقلية وقناة السويس - والتي تبلغ ٢٢٠٠ كم - بمثابة خط تقسم للحركة Motion-Divide بين الشرق والغرب .

ويمكن القول بأن لاختناق قناة السويس ومضيق صقلية دور رئيسى في تحديد نمط وملامح حركة النقل البحرى على هذا الطريق الرئيسى بين الشرق والغرب . ولذا فإن الخصائص المرتبطة بموضع كل منها لها قيمة خاصة في هذا التحديد ، خاصة فيما يتعلق بالعمق والاتساع فعمق كل منها واتساعه يفرض نفسه كضابط عام لفاطس السفن المارة على طول هذا الطريق وحجمها .

ولأن قناة السويس أقل اتساعا ( ١٨٠٠ - ٢٠٠ مترا ) وعمقا ( ١٤ر٦١ مترا ) من مضيق صقلية ( الاتساع ١٣٢٠ كم - العمق = ٣٦٠ مترا ) فان تأثيرها بالضرورة سيكون أكثر وضوحا على نمط حركة النقل البحرى عبر هذا الطريق البحرى . ومن هنا ، فقد طالت قناة السويس لفترة طويلة تتحكم في تصميمات ومساراتها تحكما يكاد يكون كاملا . فالسفينة التى تريد أن تتحرك عبر هذا الطريق ينبغى ألا يزيد غاطسها وحجمها عما تسمح به القناة . وعلى الرغم

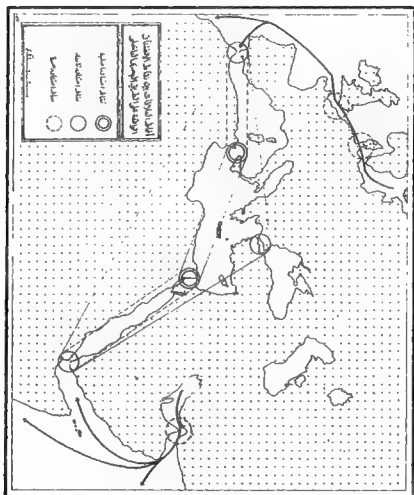
من أن زمام التحكم قد أفلت بعض الشيء من قناة السويس نتيجة لإغلاقها لفترة طويلة ( يونيو ١٩٦٧ - يونيو ١٩٧٥ ) فإن مشروعات تطويرها تحاول أن تعيد للقناة نفوذها القديم مرة أخرى بما يجعلها تلائم مرور السفن الكبيرة ذات الحمولة ٢٥٠ ألف طن . وهي حين تصل إلى ذلك ، فإنها ستقف بيناء السفن عند هذا الحد وستجمل منه مقياسا عالميا . يؤيد ذلك أن السفن الكبيرة التي تتراوح حمولتها بين ٢٠٠٠٠٠ : ٣٠٠٠٠٠ طن<sup>(١)</sup> ليس يوسمها ارتياد كثير من الممرات الملاحية والبحار بكامل حمولتها . وعلى سبيل المثال ، فإن هذه الأحجام الكبيرة يتعذر عليها الوصول إلى بحر الشمال عبر مضيق دوفر ( ٢٧٫٨ مترا ) ، ولا ارتياد بحر البلطيق عن طريق قناة كيبل . كما أن السفن العملاقة يتركز استخدامها وتعاملها مع الموانئ ذات الأعماق الكبيرة المحدودة ، الأمر الذي يتطلب إعادة تفريغ حمولتها وشحنها إلى الموانئ ذات الأعماق الأقل . علاوة على ذلك فإن هذه الموانئ ذات الغاطس الكبير عليها أن تكون قادرة على استيعاب الشحانات الضخمة بدون التجائها إلى التخزين غير الاقتصادي .

### المجموعة الثانية . نقاط الاختناق التابعة :

وهي تستمد تبعيتها من قربها من مجال تأثير نعط الاختناق الأصلية . وهي تتمثل بالدرجة الأولى في كل من باب المنذب وجبل طارق ، وبالدرجة الثانية في المضائق التركية . ولذا فإن أى تغيير يمكن أن يطرأ على اختناق السويس وصقلية لابد أن ينعكس أثره بدرجة أو بأخرى على المضايق التابعة .

ففلق قناة السويس أو مضيق صقلية يعنى بالضرورة تحول كل من البحر المتوسط والبحر الأحمر الى مجرد بحر داخلي شبه مغلق . وله منفذ بحرى واحد يتمثل في باب المنذب وجبل طارق ، أما المضائق التركية فهي تظل محصنة بصفتها الدائمة كمنفذ وحيد لبحر شبه مغلق وهو البحر الأسود . ولكن إذا تعرض اختناق السويس أو صقلية للفلق فإن ذلك سيحد من قدرة هذه المضائق على تحقيق الاتصال بالبحار المفتوحة .

(١) محمود ربيع . المصدر السابق ، ٥٨ ، ٥٩ .



ولا شك أن عامل المسافة يلعب دورا هاما في تحديد مدى التبعية . فإذا كان كل من باب المنذب وجبل طارق يدينان بالتبعية لقناة السويس ومضيق صقلية إلا أن تبعية باب المنذب لقناة السويس أكثر وضوحا من تبعية جبل طارق للقناة وهذا بحكم عامل المسافة . فقناة السويس تبعد نحو ٢٢٠٠ كم وغلقها يعنى تضيق مساحة المسطح المائى الذى يقوم باب المنذب بخدمته والذى سيقصر على حوض البحر الأحمر ( ١١٢٥٠ كم ٢ ) . ويكفى مثلا على ذلك أن غلق قناة السويس فى الفترة الأخيرة ( يونيو ١٩٦٧ - يونيو ١٩٧٥ ) أدى الى هبوط عدد ناقلات البترول التى تمر بباب المنذب من ٢٧ ناقلة يوميا إلى ناقلة واحدة فقط ( عام ١٩٧٢ م ) .<sup>(١)</sup> وتشير الإحصاءات الرسمية إلى أن عدد السفن المارة بميناء عدن قد انخفضت من ٦٢٤٦ سفينة عام ١٩٦٦ م إلى ١٣٨٢ سفينة عام ١٩٦٨ م ، أى بعد غلق القناة<sup>(٢)</sup> . كما أن مدينة عدن - التى ترتبط أهميتها بوقوعها بالقرب من باب المنذب وعلى الطريق البحرى المباشر بين الشرق والغرب - بدأت تشهد تغيرا واضحا فى النشاط الاقتصادى السائد ونمط استخدام الأرض الغالب بعد توقف الملاحة فى قناة السويس لفترة طويلة وفقدان ميناء عدن لأهمية موقعه على طريق تموين السفن بين الشرق والغرب ولذا يمكن القول بأن الوظيفة الحربية هى الوظيفة الغالبة الآن على مدينة عدن ، وهذا ليس مستبعدا ، فكثيرا ما تقوم المدن الحربية على مسالك التجارة العظمى حيث تتوفر صفة الموقع الاستراتيجى<sup>(٣)</sup> فالوظيفة التجارية هنا هى التى قامت بتحديد أهمية الوظيفة الحربية .

أما غلق مضيق صقلية - الذى يبعد عن باب المنذب بنحو ٢٥٤٢ كم - فيضيف إلى المسطح الذى يخضعه باب المنذب كلاً من الحوض الشرقى للبحر المتوسط ( ١٩٢٢٥٠٠ كم ٢ ) والبحر الأسود ( ٤٣٠٠٨٠ كم ٢ ) ، ولذا فإن تبعية باب المنذب لمضيق صقلية ليست وثيقة كتبعية قناة السويس .

(١) Labrousse H., Le Golf et le Canal: La reouverture du Canal de Suez et la paix Internationale.- France: Press University, 1973, p. 125.

(٢) The Port of Aden Handbook. 1968, p. 13.

(٣) جمال حمدان . جغرافية المدن . - القاهرة : عالم الكتب ، ١٩٧٢ ، ص ٣٠

أما مضيق جبل طارق فهو على العكس من باب المندب فيما يتعلق بدرجة التبعية وذلك بحكم عامل المسافة أيضا فمضيق جبل طارق يبعد عن اختناق صقلية بنحو ١٧٠٠ كم فقط في حين يبعد عن قناة السويس بنحو ٣٩٠٠ كم . ولذا فإن تبعية واضحة بالنسبة لمضيق صقلية ، حيث أن غلق هذا المضيق يعنى أن يقتصر نفوذ جبل طارق على الحوض الغربى للبحر المتوسط فقط ( ١٠٠٨ ر ١٠٠٧ كم ٢ ) . في حين أن غلق قناة السويس فحسب يجعل هذا النفوذ يمتد ليشمل الحوض الشرقى للبحر المتوسط وحوض البحر الأسود .

#### المجموعة الثالثة : نقط الاختناق الحرة :

وهي تستمد حريتها من موقعها الهامشي بعيدا عن نفوذ وتحكم نقط الاختناق الأصلية التي تتحكم في الطريق البحرى الداخلى . وهذه المجموعة تتمثل في كل من هرمز ودوفر وكيبيل .

ووقع هذه المخاتئ بعيدا عن نفوذ نقط الاختناق الأصلية جعل هذه المخاتئ حرة الاختيار في تعاملها وارتباطها بالطريق البحرى الداخلى أو الطريق المحيطى المكشوف . فمضيق هرمز يبعد عن قناة السويس نحو ٤١٧٠ كم وعن تابعه ( باب المندب ) حوالى ١٩٧٠ كم . أما مضيق دوفر فيبعد عن مضيق صقلية بنحو ٤٠٠٠ كم وعن تابعه ( جبل طارق ) بنحو ٢٣٠٠ كم . أما قناة كيبيل فهي تبعد بنحو ٤٧٠٠ كم عن مضيق صقلية وحوالى ٣١٠٠ كم عن جبل طارق .

وغالبا ما تتميز حركة النقل البحرى عبر مخاتئ هذه المجموعة بالكثافة العالية ، وهذا يرجع بالدرجة الأولى إلى توفر فرصة اختيار الاتجاه الجغرافى أمام السفن المارة عبر هذه المخاتئ . هذا بالإضافة إلى أن هذه المخاتئ تخدم مناطق اقتصادية هامة . ولعل هذا العامل الأخير هو الذى جعل قناة كيبيل تحتفظ بأهميتها وبكثافة الحركة خلالها بالرغم من أن خصائصها الموضعية لا تتناسب مع حركة اتجاهات بناء السفن ، خاصة مع تطور السفن التى تعمل في نقل تجارة الحديد الخام السويدى . ولكن بما أنها تربط بحر الشمال ببحر البلطيق ، وتقع على مقربة من مناطق تجارة مجتمع أوروبا الغربية واتحاد التجارة الحرة الأوربى

ومنظمة تجارة شرق أوروبا فإنها لا زالت تحتفظ بأهميتها ، خاصة وأن حركة السفن الصغيرة ما زالت نشطة في نقل التجارة بين بحر البلطيق وبحر الشمال . ولا شك أن العامل الرئيسي الذي يحكم اختيار هذه المضايق للطريق الذي ترتبط به إنما هو بالدرجة الأولى عامل الوفرة الاقتصادية في ظل الظروف العادية . وهذه الوفرة تقوم أساسا على عدة عوامل اقتصادية ، لعل أهمها تحقيق التوازن بين عامل المسافة القصيرة وعامل الحجم الكبير للسفينة . فعامل المسافة يحقق اختصارا في زمن الرحلة ووفرا في تكاليف النقل وعدد الرحلات التي تقوم بها السفينة . أما عامل الحجم فيرتبط به في العادة زيادة الطاقة الاستيعابية للسفن وتخفيض تكاليف رأس المال والتشغيل وتكاليف الرحلة .





الفصل الثاني  
الجغرافيا التاريخية  
المدخل الجنوبي للبحر الأحمر



## الفصل الثاني

### الجغرافيا التاريخية للمدحل الجنوى

#### البحر الأحمر

من المؤكد أن البعد التاريخى ، يعد جزءا هاما من أية دراسة علمية جادة ، تتناول بالتحليل الجغرافى واقع أية ظاهرة سياسية . ويغير هذا العمق التاريخى تصبح الأحداث والوقائع المتعلقة بهذا الواقع القائم مجرد أحداث سياسية عابرة لا تخضع للتحليل الجغرافى .

ولجوء الجغرافى الذى يعالج ظاهرة سياسية الى التاريخ ، يرجع الى قصور الأحداث الجارية عن الوفاء بمحاجته من المادة التى تصلح لقياس أبعاد الظاهرة وبيان كينونتها . ومع ذلك فليس كل ما جرى ويجرى من أحداث يرقى الى مستوى الوقائع التى يمكن الاستعانة بها فى التحليل الجغرافى للظاهرة السياسية . وهكذا يمكن القول ، بأن الجغرافى السياسى لا ينبغي له أن يتعامل إلا مع الأحداث المتكررة فالأحداث إذا تكررت على مر الزمان دل ذلك على أهميتها وعلى صلاحيتها كمادة يعتمد عليها فى التحليل . والأحداث أيضا إذا تكررت فلن يكون ذلك التكرار الا من خلال وحدة المكان ، باعتباره المسرح الذى تدور عليه عمليات التاريخ وأحداثه ، والتى تنضبط بخصائصه وتتأثر بشخصيته فالتاريخ بصورة أو بأخرى ما هو إلا تسجيل لتعامل الإنسان مع المكان .

وتكرار الأحداث المتعلقة بمكان ما ، لا يعنى نمطية الأحداث . فليس هناك أحداث متكررة بعينها ، حتى وإن بدت كذلك للوهلة الاولى . فالتاريخ - كما يذكر جيمس فيرجريف James Fairgreive - ليس كله تكرارا ، بل فيه تقدم وفيه رقى<sup>(١)</sup> فالنظرة التأملية للأحداث المتكررة ستكشف أن ثمة اختلافا

(١) جيمس فيرجريف ، الجغرافيا والسيادة الطليقة . - مترجم . - القاهرة : النهضة المصرية ،

بين هذه الأحداث ، وهو اختلاف من حيث الدرجة لا من حيث النوع . وهذا في الحقيقة لا يلخص نظرية التكرار الجغرافي للتاريخ بقدر ما يؤكد صحتها . فهذا الاختلاف يرتبط أساسا بحدوث تغير في الأسلوب الذي يتعامل به الإنسان مع المكان ، الأمر الذي يترتب عليه حدوث تغير في خصائص المكان ، ينعكس بالضرورة على علاقة هذا المكان بالأمكن الأخرى ، وعلى ذلك يمكن القول بأن لكل مكان قضيائاً تجري عليها أحداث معينة ، لا تتغير إلا بتغير خصائص هذه القضيائ .

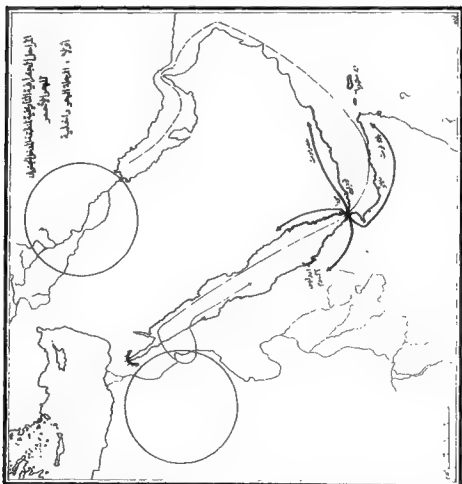
ولا شك أن منطقة المدخل الجنوى للبحر الأحمر تعد نموذجاً واضحاً للعلاقة بين الأحداث التاريخية وخصائص المكان . والبحث في هذه العلاقة يستلزم التأكيد مبدئياً على أن الوظيفة الرئيسة لهذه المنطقة تنحصر بالدرجة الأولى في أنها المدخل الى البحر الأحمر من ناحية الجنوب . لذا فان المعالجة ستتناول هذا المدخل كجزء من مكان أكبر ، يشمل البحر الأحمر كله .

ولذا يمكن تقسيم دور منطقة المدخل الجنوى للبحر الأحمر (كمكان) عبر التاريخ ( الزمن ) الى المراحل التالية :

### المرحلة الأولى : البحر داخلية :

وهي المرحلة التي كان فيها المدخل الجنوى مجرد منفذ وحيد لبحر داخلى شبه مغلق ، كان فيها البحر الأحمر مجرد بحر داخلى أو خليج بحرى طويل ، يتوغل بين اليابس الآسيوى والأفريقى ، وهذا اليابس كان يحتفظ باتصاله واستمراره عبر برزخ السويس ومن هنا ، كان الطريق البحرى ينتهى عادة بالقرب من برزخ السويس ، ثم تقوم طرق بريه بالربط بين محطات هذا البحر وموانيه ، وبعض المدن القائمة في وادى النيل .

وبداية يمكن القول بأن شخصية المدخل الجنوى للبحر الأحمر خلال هذه المرحلة لم تكن واضحة المعالم على المهور الطولى الذى يتمشى مع اتجاه البحر الأحمر . هذا بينما نجد هذه الشخصية تبدو أكثر وضوحاً ونضوجاً على المهور



المرضى . وتفسير ذلك ، أن شخصية هذا المدخل البحرى قد ارتبطت بطبيعة حركة الملاحة عبر البحر الأحمر .

فخلال هذه المرحلة يمكن أن نلاحظ أن الحركة عبر البحر الأحمر غلب عليها الطابع المرضى بالدرجة الأولى ، بينما تتراجع الحركة الطولية الى الدرجة الثانية من حيث السيادة ويرجع ذلك إلى أن الكشوف الجغرافية في ذلك الوقت لم تكن قد وفرت المعلومات الكافية عن عالم البحار ، بما يتيح للإنسان التوسع في استخدام البحر وزيادة الاعتماد عليه كوسيلة للنقل والانتقال . فقد ظل الاعتقاد لفترة طويلة بأن اليابس كتلة واحدة متصلة بينما البحر عبارة عن عدة بحار منفصلة . ولذا كان الاعتقاد بأن اليابس الأفريقى يمتد جنوبا حتى خشى الناس خطر المغامرة بالدوران حوله . كما كان يعتقد بامتداد الكتلة اليابسة المكونة من أوروبا وآسيا وأفريقيا شمالا ، بحيث لا توجد حول حافاتها الشمالية ممرات خاليا من الجليد<sup>(١)</sup> ومن هنا نجد أن الملاحين القدماء اقتصرُوا في رحلاتهم على البحار الداخلية والملاحة الساحلية وعلى هامش المحيطات ، بسبب ما تردد في نفوسهم من رهبة البحار المكشوفة .

وبالطبع كان الجهد المبذول في بناء السفن ومعرفة فنون الملاحة والعوامل الطبيعية المؤثرة عليها كالرياح والتيارات البحرية ، يتفق مع طبيعة الاستخدام المحدود للبحار كوسيلة للنقل والانتقال . هذا على الرغم من إدراك الإنسان بأن الماء أصلح من اليابس كطريق للانتقال والحركة .

وهنا يمكن القول ، بأن البحر - خلال جزء كبير من هذه المرحلة - كان يلعب دورا أساسيا في إبراز وتشكيل القوة . بمعنى أن الذى يملك وسائل الحركة والانتقال على اليابس المتصل فإنه يملك وسائل القوة والسيادة . ولعل من أوضح الأمثلة على ذلك الدولة العربية الإسلامية ، التى يمكن النظر إليها كقوة برية بالدرجة الأولى . فقد انطلقت من قاعدة أرضية عريضة تتمثل في شبه الجزيرة

---

(١) جيمس فير جريف ، نفس المصدر ص ١١٣ .

العربية . بمعقها الصحراوى الشاسع ، الذى تحف به دائرة شبه متصلة من الأراضى الخصبة الزراعية الغنية . وتوسعت برياً وأحكمت سيادتها على كتلة أرضية متصلة ، لا يقطع اتصالها البرى سوى مياه مضيق جبل طارق ، بينما تأخرت السيادة العربية على جزر البحر المتوسط ، وكذا تأخر وصول النفوذ العربى الى سواحل المحيط الهندى الأفريقية والهندية .

### شخصية المدخل على المهور العرضى :

ترتبط شخصية المدخل هنا بكون المهور العرضى هو المهور الرئيسى للحركة عبر البحر الأحمر وخليج عدن . فالثابت أن الحركة الطولية فى هذه البحار كانت محدودة نتيجة لقلة المعلومات البحرية ، وضعف وسائل ركوب البحر خاصة فيما يتعلق بمعاكسة الرياح للسفن الشراعية ، إلى جانب ذلك سيادة الاعتقاد باتصال اليابس وانفصال البحر . وقد أدت هذه الظروف مجتمعة إلى زيادة الاهتمام بوسائل النقل والحركة فوق اليابس بدرجة تفوق الاهتمام بالبحر وركوبه ، الأمر الذى أتاح الفرصة للقوى البرية لكى تنشط وتسد .

والانتقال فوق اليابس كان يقتضى بالضرورة اجتياز الفواصل المائية التى تفصل بين كتلة اليابس ( المتصل ) . ومن الطبيعى إذن أن ينصرف اهتمام الانسان الى المضائق البحرية ، حيث يقل اتساع الحاجز البحرى فيقل معه الجهد والوقت الذى يتطلبه ويستغرقه هذا الاجتياز . وعلى ذلك فقد لعب مضيق باب المندب دوراً رئيساً كمعبر بين كتلة اليابس الآسيوى والأفريقى الممتدة . وهنا نلاحظ اهتماماً مبكراً بالطرق البرية التى تنتهى الى مضيق باب المندب . وتتقاطع معه ، سواء على الجانب الآسيوى أو الجانب الأفريقى .

ولعل أهم ما يؤكد هذا الدور الذى لعبه مضيق باب المندب تلك الروابط والصلات القوية ، والموغة فى القدم ، بين منطقة القرن الأفريقى والركن الجنوبى الغربى لشبه الجزيرة العربية ، والتى وصلت الى حد التداخل بين الجانبين . ولم يقتصر هذا التداخل على الجانب البشرى فحسب ، بل شمل أيضاً النبات والحيوان يوم أن كان مضيق باب المندب معبراً أرضياً .

والتداخل<sup>(١)</sup> بين القرن الأفريقي والركن العربي تداخل شمل تبادل الغزوات والهجرات واللغات والثقافات والديانات بل إن هذا التداخل شمل أيضا اختلاط الأعراق والأنساب . فساحل تهامة اليمنى يعمل الطابع الأفريقي بوضوح في عروقه وبشرته . كما أن الجاليات الأفريقية من الصوماليين والأحباش والدناكل تتركز بوضوح أيضا في موانئ ساحل تهامة اليمنى . وبالمثل نجد أن الدماء العربية قد تسربت الى شرق أفريقيا واختلطت بدماء الصوماليين والأحباش والسودانيين . ولعل من أشهر القبائل التي ينتمى مؤسسوها الى أصل عربي قبيلة الدارود وإسحاق .<sup>(٢)</sup>

والتاريخ يذكر أن الركن الجنوبي الغربي من شبه الجزيرة العربية قد شهد قيام ممالك عظيمة ، امتدت منذ القرن الثالث عشر ق. م. إلى القرن السادس الميلادي ، ومن أهمها وأشهرها ممالك سبأ وحده<sup>(٣)</sup> . وقد أقامت هذه الممالك علاقات تجارية وثيقة مع الساحل الأفريقي ، خاصة أثناء قيام مملكة سبأ حيث بلغ نفوذ عرب شبه الجزيرة الذروة في منطقة للدخل الجنوبي للبحر الأحمر ، بما في ذلك منطقة القرن الأفريقي .

والتاريخ يذكر أيضا أنه خلال الفترة ما بين عامي ١١٥ ق. م. - ٣٠٠ م. قامت بعض العناصر العربية من اليمن وحضر موت بالهجرة إلى الحبشة وشكلت فيها

(١) زاهر رياض . دولة حبشية في اليمن . - الجمعية المصرية للدراسات التاريخية . الحلقة التاريخية المصرية ، المجلد الثامن ، ١٩٥٩ صص ١٠١ - ١٠٣ .

Fisher, W. The Middle East. A Physical, Social and Regional Geogra-phy.- London: Methuen & Co. Ltd., 1966, p. 434.

(2) Lewis J. The Modern History Of Somaliland.- From Nation to State.- N.Y. : Fredric A. Praeger, 1965. p. 22.

(٣) سعد حامد . العلاقات التاريخية بين جزيرة العرب الساحل الشرقى الأفريقي . - محاضرات العام الدراسي ١٩٧٧ - ٧٨ . - القاهرة : معهد البحوث والدراسات العربية .  
هـ تسبأ إحدى الأسر الحاكمة في الحبشة الى التي سليمان واللكنة بلقيس ، وهي الأسرة المعروفة بالأسرة السليمانية .

يمكن مراجعة : عبد الملك حودة . أثيوبيا من الامبراطورية الى الجمهورية الفيدرالية - السياسة الدولية . - العدد ٤٣ يناير ١٩٧٦ ، ص ص : ٨٤ - ١٠٣ .



بينها نواة مملكة أكسوم . وفي القرن الرابع الميلادي تمكنت مملكة أكسوم الحبشية من غزو مملكة حمير وبعض أجزاء منطقة حضرموت . والجدير بالذكر أن ملوك الحبشة في تلك الفترة كانوا يخلعون على أنفسهم لقب ( ملك أكسوم وحمير ونهامه وحضرموت والحبشة )<sup>(١)</sup> . وقد تعددت بعد ذلك محاولات الغزو الحبشي للركن العربي لاسباب متعددة ، ما بين اقتصادية وسياسية ودينية . ولعل من أشهر هذه الغزوات الحبشية ، تلك التي وصلت إلى مكة شمالا والتي عرفت في التاريخ بحملة الفيل أو أصحاب الفيل . كما يذكر التاريخ الاسلامي تلك الهجرة التي خرجت في فجر الإسلام من شبه الجزيرة العربية إلى الحبشة فرارا من جانب المسلمين بدينهم . ولا شك أن هذه الهجرة تؤكد حقيقة الارتباط الوثيق بين الساحلين الآسيوي والافريقي في منطقة المدخل الجنوبي للبحر الأحمر .

### شخصية المدخل على الممر الطولي :

وترتبط شخصية المدخل هنا بوجود حاجز من اليابس ، يفصل بين مياه البحر الأحمر والبحر المتوسط . ووجود هذا الحاجز أدى إلى الحد من استمرار الحركة على الممر الطولي عبر البحر الأحمر ، حيث تنتهي الحركة عند اليابس المصري . ويضاف إلى ذلك تلك الحقيقة القائلة بأن البحر الأحمر لم يكن قبل عصر البخار شريانا رئيسيا للنقل البحري<sup>(٢)</sup> ، فقد كان قليل النفع للسفن الشراعية التي تعتمد على قوة الرياح ، فلا تستطيع مناهضة الرياح العاكسة أو مناهضة الأمواج المضادة . يضاف إلى ذلك تلك الصعاب المتعلقة بانتشار الشعاب المرجانية ، وانقار السواحل للمراسي والخلجان . كل هذا الصعاب أدت إلى أن تصبح الرحلة على الممر الطولي تنسم بالصعوبة والخطورة .

وبصفة عامة ، فإن منطقة المدخل خلال هذه المرحلة كانت تستمد شخصيتها على الممر الطولي من موقعها الوسط بين البحر الأحمر من ناحية وبقية

(١) سعد حامد : المصدر السابق .

(٢) محمد صني الدين . إفريقيا بين الدول الأوروبية . - القاهرة - مكتبة مصر ، ١٩٥٩ م ص ٨ .

أنحاء البحار الشرقية من ناحية أخرى . ونفس هذا الموقع المتوسط أتاح لمنطقة المدخل المتمركز الجيد والوسيط بين مواضع نهريه غنيه ، هذه المواضع تستغل في وادي النيل من ناحية ، ودجلة والفرات والسند من ناحية أخرى .

ولعل المصريين القدماء كانوا أكثر من استخدم البحر الأحمر على المحور الطولي فقد كانت لهم صلات تجارية مع بلاد ( بونت ) . وبلاد ( بونت ) في رأى كثير من الباحثين تشمل المناطق الأفريقية والآسيوية المحيطة بباب المنذب<sup>(١)</sup> ، بما في ذلك خليج عدن . فلقد شعر المصريون القدماء بحاجتهم الى بلاد بونت ، ليس فقد للحصول على منتجات هذه البلاد من البخور والعطور والأخشاب اللازمة للمعابد<sup>(٢)</sup> ، ولكن أيضا للحصول على منتجات البلاد البعيدة التي تتجمع في المراكز التجارية المتمركزة في منطقة المدخل . ولا توجد دلائل تشير الى أن المصريين القدماء قد عبروا المحيط الهندي بسفنهم ذات الشراع المفرد والمجاديف المساعدة ، ولكن من المؤكد أنهم وصلوا الى بلاد بونت وموانئها الوسيطة .

ولقد سار التجار المصريون على نهج خاص في الإبحار إلى بلاد بونت<sup>(٣)</sup> ، هذا النهج يقوم على أساس الاستفادة من المعلومات المتاحة في ذلك الوقت عن الرياح الموسمية . ففي شهر يوليو كانوا يغادرون موانئهم على البحر الأحمر الى أن يصلوا الى باب المنذب ثم تدفعهم الرياح والتيارات الغربية في اتجاه الطريق الرئيسي للرياح الموسمية . أما رحلة العودة من بلاد بونت ، فكانت تبدأ عادة في شهر أكتوبر ، وذلك مع بدء الرياح الشمالية الشرقية ، التي تصاحبها رياح جنوبية - شرقية في القطاع الأوسط من البحر الأحمر نظرا لوجود منطقة الضغط المنخفض السوداني ، الذي يقوم بجذب الرياح الشمالية مما يجعل الملاحة بالشراع

(١) نقلا زيادة . تطور الطرق البحرية والتجارة بين البحر الأحمر والخليج العربي والمحيط الهندي . - مجلة دراسات الخليج . - العدد الرابع ١٩٦٨م ص ٥٠

(٢) جلال يحيى . البحر الأحمر والاستثمار . - القاهرة : المؤسسة العامة للطباعة والنشر ١٩٦٢ ، ص ٣ .

(٣) محمود ربيع . المصدر السابق ، ص ١٤ - ١٥ .

في اتجاه الشمال صعبة للغاية . ولذلك عمد المصريون القدماء إلى إنشاء موانئهم شمال البحر الأحمر وخليج السويس فيما بين خطي عرض ٢٠ - ٢٥ شمالا . وكانت أهم هذه الموانئ جميعا برئيس والقصور .

وتشير المصادر التاريخية إلى أن صلات مصر التجارية قد تقلصت بعد عام ٢٠٠٠ ق.م ولعدة قرون من خمسة قرون . ثم عادت لنشاطها أيام الأسرة الثامنة عشرة ( ١٥٨٠ - ١٣٢٢ ق.م ) . وكان من أهم البعثات التجارية المصرية وأشهرها تلك البعثة التي أرسلها الملكة حتشبسوت إلى بلاد بونت ، والتي يرجع أنها وصلت إلى جزيرة سقطرة <sup>(١)</sup> .

ويتضح مما تقدم ، أن منطقة المدخل الجنوبي للبحر الأحمر خلال هذه المرحلة كانت تستمد شخصيتها من كونها منطقة يتقاطع فيها الممر العرضي - الأكثر أهمية ونضوجا - والممر الطولي الأقل أهمية ووضوحا . ولذا نلاحظ أن منطقة المدخل قد حظيت خلال هذه المرحلة بتركز أكبر عدد من المراكز التجارية الهامة على امتداد سواحل البحر الشرقية . وفيما يلي عرض لأهم المراكز التجارية في منطقة المدخل <sup>(٢)</sup> : -

#### ١ - على الجانب الأفريقي :

(١) ادوليسيس (عدوى)

موقعها بالقرب من ميناء مصوع الحالي ، وكانت مركزا تجاريا هاما للغلال والنسيج والمعادن والأحجار الكريمة .

(ب) فالتيس : والمرجع أنها زيلع الحالية ، واشتهرت بتجارة القرقة والرقيق .  
(ج) مالاو : والمرجع أنها بريرة الحالية ، وكانت تشتهر بتجارة القرقة والرقيق .

#### ٢ - على الجانب الآسيوي :

(١) موزا وهي ميناء على الخليج وكان هذا الميناء يعتبر من أهم الموانئ في

(١) نقولا زيادة . المصدر السابق .

(٢) نفس المصدر .

جنوب البحر الأحمر بالرغم مع أنه لم يكن ميناء جيدا . وقد  
اشتهر على وجه الخصوص بتجارة الرماح .

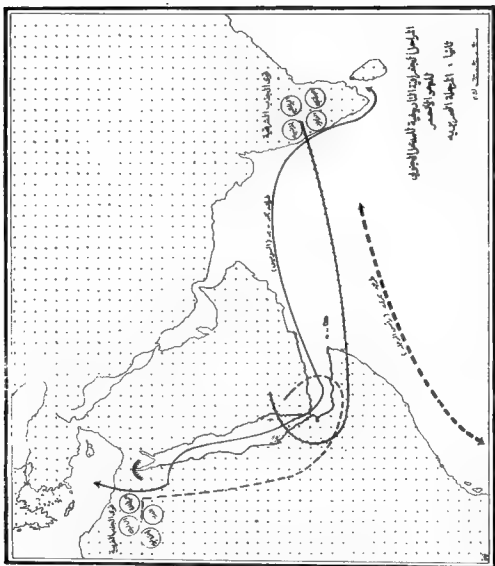
(ب) بوديمون : وهو ميناء عدن الحالي . وكان يعد أهم الموانئ على الساحل  
الجنوبي لشبه الجزيرة العربية ، نظرا لما يتمتع به من موضع  
ممتاز ، يوفر الحماية للسفن الواصلة من قوة دفع الرياح . كما كان  
مركزا هاما لتبادل السلع والبضائع القادمة من مصر والهند ،  
خاصة قبل اكتشاف الرياح الموسمية ، وقيام خطوط ملاحية  
مباشرة بين الهند ومصر .

(ج) ديسقوريا : وهى جزيرة سوقطرة الحالية . وكانت مركزا لتجارة الذهب  
(جلد التماسح) ، حيث كانت تغطيها المستنقعات والمجارى  
النهرية التى تعج بالتماسيح .

### المرحلة الثانية : البحر برية :

وهى المرحلة التى تطور خلالها استخدام اليايس المصرى ، الذى يغلق البحر  
الأحمر من ناحية الشمال . فبعد أن كان يرزخ السويس « عقبة » تنتهى عند  
أقدامها حركة النقل البحرى ، تحول هذا الحاجز الى « عتبة » وموطىء قدم  
للوثوب الى البحر المتوسط ، الذى بدأ يزخر بالحركة البشرية ، خاصة وأن البحر  
المتوسط له من المزايا ما جعله يتفوق على كل البحار من ناحية صلاحيته للحركة  
البشرية . فالبحر المتوسط له شواطىء خصبة لا تنقصها الموانئ الطبيعية الجيدة  
وتتصف بوجود الرؤوس الأرضية البارزة والسواحل كثيرة التعاريج . فضلا عن  
انتشار الجزر والشطوط الغارقة ، الأمر الذى يجعل البر دائما لا ينبغ كثيرا عن  
نظر الملاح القديم ، كما أن المأوى دائما هريب إن جد الخطر .

ويمكن القول بأن استخدام اليايس المصرى كهزمة وصل برية بين طريق  
البحر الأحمر ، وطريق البحر المتوسط بدأ يظهر بوضوح منذ أن فتح الإسكندر  
مصر . فقد اهتم البطالمة بتوسيع مجال اتصالاتهم التجارية مستغلين في ذلك موقع  
مصر المتميز في نهاية طريق البحر الأحمر وبداية طريق البحر المتوسط ، فتحول



(V)

دور اليايس المصرى من مجرد المستورد المستهلك الى دور الوسيط الجغرافى التجارى بين البحار الشرقية والغربية ، الذى يقوم بالاستيراد والتصدير . وعلى ذلك يمكن القول بأن شخصية المدخل الجنوى للبحر الأحمر خلال هذه المرحلة أكثر وضوحا على المحور الطولى منها على المحور العرضى .

وكان طبيعيا أن يسعى البطالة بعد فتح مصر الى التعرف على البحار الشرقية والسيطرة على طرقها التجارية ، ومحاولة تركيز طرق التجارة الوافدة من افريقيا وبلاد العرب والهند فى البحر الأحمر ومصر ، حتى أننا نجد أن صادرات مصر الى الشمال قد اشتملت فى عصر البطالة على منتجات الصين والهند وبلاد العرب وشرق افريقيا . كما اشتملت واردات مصر من الأقاليم الشمالية على المعادن والأصباغ والنيذ لحساب الأقاليم الجنوبية والشرقية .<sup>(١)</sup>

وازدهار الحركة على المحور الطولى للبحر الأحمر أدى بالضرورة إلى ازدهار الموانئ الواقعة فى منطقة المدخل الجنوى للبحر الأحمر ، وهى تلك الموانئ التى أصبحت همزة وصل بين الوسيط التجارى فى مصر ، والمصدر أو المستورد القابع على شواطئ البحار الشرقية . ولذلك فقد حرص البطالة على العناية بإقامة الموانئ الجنوبية المتقدمة على الساحل الغربى للبحر الأحمر مثل ميناء عدوى ، حيث لا تزال خرائطه موجودة حتى الآن بالقرب من مصوع .<sup>(٢)</sup> ولقد ساعد وجود هذه الموانئ على تشجيع البحارة المصريين على محاولة الحفوج من باب المندب قليلا إلى الساحل الصرمانى وحتى رأس جرد افوى وسوقطرة وكورياموريا خاصة للحصول على الأفيال من أفريقيا بدلا من الهند ، مما يقلل من تكاليف نقلها ، حيث كانت الحاجة ملحة لهذه الأفيال ، التى كانت تستخدم فى المعارك القديمة كاستخدام الدبابة والعربة المدرعة فى الحرب الحديثة .

كما اهتم البطالة بالطرق التى تربط بين محطات البحر الأحمر وموانئه ، وبعض المدن القائمة فى وادى النيل . وكانت هذه الطرق تنتهى عادة عند ثنية قنا

---

(١) جلال يحيى . المصدر السابق ، ص : ٩ .

(٢) نقولا زيادة . المصدر السابق .

وأحيانا أخرى في شرق الدلتا . كما واصل البطلة محاولات شق قناة تصل بين النيل والبحر الأحمر اقتناعا منهم بأن الماء أصلح من اليابس كطريق لانتقال الإنسان والبضائع من مكان لآخر .

وقد واصل الرومان الاهتمام بطريق البحر الأحمر وعملوا على استمرار تركيز طرق التجارة في البحر الأحمر واستمرار دور اليابس المصرى كوسيط جغرافى تجارى . وقد ساعد على هذه الاستمرارية ازدهار التجارة في عصر الامبراطورية الرومانية الذى تميز بالسلم مما هيا الناس للعناية بمباحج الحياة من ملابس ومأككل وزينة . ولذلك يمكن القول بأن العصر الرومانى تميز بزيادة الاتصالات بين البحار الشرقية والبحار الغربية .

وإدراك الرومان لأهمية طريق البحر الأحمر ، أدى إلى قيامهم بتوجيه عدة حملات عسكرية للسيطرة على منطقة المدخل الجنوبي للبحر الأحمر ، على اعتبار أن هذه المنطقة يمكن أن تنتهى عندها طرق التجارة البحرية وتتحول إلى طرق التجارة البرية التى تسيطر عليها الدولة الفارسية المنافسة ، مما يهدد دور اليابس المصرى . ولذا فإن القائد العام في مصر ( غالوس ) قام بتوجيه حملة لاحتلال بلاد اليمن ، كما خرجت حملة أخرى في عهد الامبراطور اغسطوس لتدمير عدن ( يوديمون ) ، التى تظهر أهميتها كميناء توصيل بالدرجة الأولى على المحور العرضى بينا أهميتها كميناء تموين تظهر في المقام الأول على المحور الطولى .

وقد تطور النقل البحرى بصورة ملحوظة على المحور الطولى للبحر الأحمر بعد اكتشاف ( هيبالوس ) للرياح الموسمية ، وذلك في العقد السابع من القرن الأول الميلادى . فلقد كانت السفن تغادر أحد الموانئ المصرية في شهر يوليو وتصل الى منطقة المدخل في أوائل أغسطس فتدفع بها الرياح الى ساحل ملبار الهندى ، فتصل اليه في أوائل سبتمبر<sup>(١)</sup> .

وبعد الفتح العربى لمصر ، ازدهر طريق البحر الأحمر بعد أن سيطر العرب تماما على البحار الشرقية ، فأصبحت التجارة العربية بلا منافسة في الخليج العربى

---

(١) نفس المصدر .

وبحر العرب والبحر الأحمر ، ودانت للعرب السيطرة على مفاثع الطرق بين الشرق والغرب ، حتى أن سيلان التي لم تخضع قط للحكم العربى أصبحت منذ القرن الثامن مركزا للتجارة العربية . بل يكاد يكون من المؤكد أن التجار العرب قد وصلوا إلى الصين<sup>(١)</sup> في أقصى الشرق . ولا شك أن انفراد العرب بالبحار الشرقية ، إنما يرجع إلى سيطرة العرب على ذلك الحاجز البرى الذى يفصل بين البحار الشرقية والغربية .

وازدهار التجارة العربية قابلة ازدهار مماثل في البحر المتوسط ، حيث نشأت مدن وموانئ تجارية ، نستقبل بضائع الشرق البينة ، وتقوم بتوزيعها على بقية أنحاء أوروبا كجنوة والبندقية .

وقد ظل العرب عدة قرون يسيطرون على أكبر منطقة تجارية في العالم القديم ، وظل هذا التحكم قائما حتى بعد تمزق القوة الإسلامية وانقسام الخلافة . ولم تبدأ هذه السيادة في التزعزع إلا بعد أن اثبتت الأعمال الكشفية ، في نهاية القرن الخامس عشر أن هناك طريقا بحريا مباشرا إلى الهند دون المرور بالمنطقة التي يسيطر عليها العرب المسلمون . ولذا فإن البعض ينظر إلى هذه الأعمال الكشفية البرتغالية على أنها جزء من الحروب الصليبية ضد المسلمين ، حيث جاءت هذه الأعمال الكشفية فور نجاح البرتغاليين في تخليص بلادهم من حكم المسلمين . ومن هنا فقد كان طبعيا أن يستمر البرتغاليون في حروبهم الصليبية ، حتى وصل الأمر إلى شن هجمات انتقامية على السفن العربية الإسلامية<sup>(٢)</sup> .

وبهذا الكشف الجغرافى ثبتت حقيقة اتصال البحار وانفصال اليابس

(١) جيمس فير جريف . المصدر السابق ، ص : ١١٣

ه . احثت التوابل أهمية خاصة بالنسبة للتجارة بين الشرق والغرب . ويرجع ذلك الى تميز هذه السلعة بالوزن الخفيف والحجم القليل والى المرتفع . ويرجع تزايد طلب الغرب هذه السلعة الى أهمية التوابل بالنسبة للحوم المقدد الذى كان يعتز به الأهل للشاة حين تصبغ الأرض حاجزة عن الانتاج قاضاة بعض البهارات الى هذا اللحم يزيد من شهية الانسان ونشاطه الذى يبعث الطعام .

(2) Marston, T. Britain's Imperial Role in the Red Sea Area, 1800-1878, - U.S.A. : The Shoe String Press, Inc. Hamden, Connecticut 19, pp. 18-19



فراجعت الملاحة الساحلية إلى المرتبة الثانية بعد الملاحة المحيطية . كما احتلت  
السيادة على المحيطات المكنانة التي كانت للسيادة على البحار من حيث القوة  
السياسية .

وبهذه الكشف أصبح هناك طريق بحري مباشر يربط بين الشرق والغرب .  
واستطاع هذا الطريق المحيطي المكشوف أن يستحوذ على التجارة التي كانت تمر  
عبر الطريق البرمالي القديم فيما يشبه الأسر الملاحى Naval Capture ، حيث  
قام هذا الطريق المحيطي القوي ، بأسر الطريق البرمالي الضعيف ، فنحول البحر  
الأحمر إلى طريق ضامر Misfit Sea-Lane تقتصر أهميته على التجارة  
الساحلية . وكان نتيجة لهذا التحول أن انقطعت عن البحر الأحمر - أو  
كادت - الحركة البشرية وتيارات الحضارة الإنسانية ، فتدهورت بذلك قيمة  
وأهمية الموانئ والدول القائمة في منطقة المدخل الجنوبي للبحر الأحمر بصفة  
خاصة ، وحوض البحر الأحمر بصفة عامة . وقد انتقلت هذه المزايا مجتمعة إلى  
موانئ دول المحيط الأطلنطي : التي ظلت طوال المرحلة السابقة على هامش  
العالم القديم . ونفس المصير واجهته موانئ ودول البحر المتوسط ، خاصة تلك  
الواقعة في الحوض الشرقي منه . على اعتبار أنها تقع على جزء من هذا الطريق  
الضامر .

ويمكن النظر إلى منطقة المدخل الجنوبي بعد ظهور البرتغاليين في البحار  
الشرقية على أنها منطقة « شد حبل » Tug of War ، تتجاذب أطرافه القوى  
المتحركة في بداية الطريق البحري الداخلي ، وفي نهايته ، ويمكن أن تعين الهند  
ومصر بداية هذا الطريق ونهايته : فمن ناحية الشرق ، تمثل قوة الجذب في  
البرتغاليين ومن بعدهم الهولنديون والفرنسيون والإنجليز . أما من ناحية الغرب ،  
فتمثل في القوة المسيطرة على مصر ممثلة في كل من المالك والعمانيين .

ويمثل البرتغاليون قوى الجذب الشرقية خير تمثيل . فقد تعددت محاولاتهم  
للتفاد إلى داخل البحر الأحمر لإحكام السيطرة على مصادر التجارة وكل المراكز  
البحرية الهامة ، ضماناً لتأمين تجارة الشرق التي أصبحوا يسيطرون عليها ، وأيضا

لتأمين طريق البرتغال الجديد الذى يدور حول رأس الرجاء . كما يمكن أن يضاف الى ذلك ، اهتمام البرتغاليين بالوصول إلى الأماكن الإسلامية المقدسة في حوض البحر الأحمر ، وذلك كجزء من الحرب الصليبية التى كانت تندمج منذ البداية نشاطهم في البحار الشرقية . وعلى ذلك ، فقد اهتم البرتغاليون بالسيطرة على المدخل الجنوبي للبحر لضمّان غلقه أمام أية قوة عربية إسلامية تحاول الخروج من البحر الأحمر إلى المحيط الهندي وتهديد النفوذ البرتغالي فيه ، وأيضا لاتخاذ هذه المنطقة الاستراتيجية كموطئ قدم للوثوب على الأهداف الحيوية داخل حوض البحر الأحمر . وتشير المصادر التاريخية<sup>(١)</sup> في ذلك المجال الى أن البرتغاليين قد تمكنوا في عهد الفونسودا البروكيرك (Albuquerque) نائب ملك البرتغال في الهند من السيطرة على باب المكّلب وكذلك على بقية المداخل البحرية المؤدية الى المحيط الهندي ، وهى هرمز وملقا . وفي عهد البروكيرك أيضا ، تمكن البرتغاليون عام ١٥٠٧ م من السيطرة على جزيرة سوقطرة التى تتوسط المسافة بين هرمز وباب المندب<sup>(٢)</sup> كما تعددت محاولات البرتغاليين للسيطرة على عدن - التى كان يمكنها الطاهريون - للاستفادة من موقعها الممتاز ، المتحكم في مضيق باب المندب ، ففلاعن كونها أكبر مستودع تجارى في جنوب البحر الأحمر ، وأفضل موانئ القوزين .

وقد اهتم البرتغاليون بالسيطرة على جزيرة قمران في جنوب البحر الأحمر ، وذلك لاتخاذها قاعدة للوثوب على موانئ الحجاز واليمن وقد سيطروا عليها بالفعل في ابريل عام ١٥١٣ م . ولم يتركوها إلا بعد ردم آبارها ، حتى لا تنتفع بالجزيرة أية قوة معادية<sup>(٣)</sup> ومحاولة وصول البرتغاليين للأماكن الإسلامية المقدسة في البحر الأحمر وغلق

(١) فاروق عثمان ، عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر ١٨٣٩ - ١٩١٨ م - القاهرة المينة المصرية العامة للكتاب ، ١٩٧٦ م ، ص ٤٠ .

(٢) صلاح العقاد . التيارات السياسية في الخليج العربى . - القاهرة : الانجلو المصرية ١٩٦٩ م ص : ١٤ .

(٣) السيد مصطفى . تكوين اليمن الحديث . - اليمن والامام يحيى (١٩٠٤ - ١٩٤٨ م) - القاهرة : معهد البحوث والدراسات العربية ، ١٩٦٣ م ، صص : ٧٧ ، ٧٣ .

باب المتدب أمام أية قوة عربية إسلامية ، دفع البرتغاليين الى توثيق العلاقات مع دولة الحبشة المسيحية ، والاستفادة من موقعها الحاكم في منطقة المدخل الجنوبي للبحر الأحمر . وقد تم إنزال أول بعثة دبلوماسية برتغالية إلى سواحل الحبشة عام ١٥٢٠ م . كما حصل البرتغاليون عام ١٥٢٣ على صلاحيات باستخدام ميناء مصوع كقاعدة بحرية لهم .<sup>(١)</sup>

وكان من الطبيعي أن تقوم الدولة المملوكية بالتصدي لمحاولات الغزو البرتغالي للبحر الأحمر ، باعتبارها أهم قوة في حوض هذا البحر . ولذا فقد اهتم الماليك بتحصين ميناء جدة وزيلغ وسواكن والتطلع الى إقامة قواعد بحرية على ساحل اليمن . بهدف إغلاق البحر الأحمر في وجه الملاحة البرتغالية . ولأجل ذلك . قام الماليك بإرسال قوات في جزيرة قران وتحصينها . كما أن استراتيجية الماليك كانت تقوم على اتخاذ عدن قاعدة للانطلاق في المحيط الهندي ومواجهة المصالح البرتغالية هناك ، واتخاذها كخط دفاع أول أمام أى محاولات برتغالية للتوغل داخل البحر الأحمر .

وعلى الرغم من تعدد محاولات السيطرة من جانب الماليك والبرتغاليين على عدن ، إلا أن كل هذه المحاولات قد باءت بالفشل . واحتفظت عدن ، بمقاومتها الصلبة ، باستقلالها . بالرغم من فقدها الكثير من مقوماتها الاقتصادية نتيجة لتحويل طريق التجارة من ناحية ، وافترقادها لمساندة الظهير السياسى المنهار ، خاصة بعد سقوط الدولة الطاهرية .

وبعد أن ورث العثمانيون حكم الدولة المملوكية في مصر والبحر الأحمر ١٥١٧ م . بدأوا يعملون بنفس المخطط الذى اتبعه الماليك في مقاومتهم للبرتغاليين ولذلك اتجهت عظماتهم مباشرة إلى بلاد اليمن بحكم موقعها الحاكم في جنوب البحر الأحمر ، وبحكم اشرافها المباشر على مضيق باب المتدب . ولم ينقض النصف الأول من القرن السادس عشر حتى كان العثمانيون قد طردوا

---

(1) Marston, T. op. cit., p.23.

البرتغاليين من البحر الأحمر واستولوا على الموانئ الهامة على شاطئه الأفريقي والآسيوي ، بما في ذلك منطقة المدخل الجنوبي للبحر الأحمر ، فقد فرضوا سيطرتهم على مصوع وعصب وزيلع وبريرة على الساحل الأفريقي ، وانحاز وعدن على الجانب الآسيوي . كما اهتم العثمانيون بتحصين جزر المدخل ، خاصة جزيرة قرآن التي تقع على مقربة من ميناء جدة .

وقد سارعت الدول الأوروبية بشغل الفراغ الذي تركه البرتغاليون بعد تدهور موقعهم في البحار الشرقية ، ولذا نزلت الواحدة تلو الأخرى في محاولة السيطرة على التجارة في البحار الشرقية . وكان طبيعياً أن تقتصر هذه المحاولات على الدول الأطلنطية التي أصبحت في قلب العالم ، مشرقة على أكبر الطرق التجارية في العالم<sup>(١)</sup> . ولذا نزلت هولندية وفرنسا وإنجلترا ، وشكل التنافس بينها جزءاً هاماً من تاريخ منطقة المدخل الجنوبي للبحر الأحمر ، خاصة وأن سياسة الدولة العثمانية كانت قائمة على عدم السماح للسفن التجارية بالملاحة في البحر الأحمر إلى الشمال ، من هنا ، حتى تضمن عدم تدخلهم في شئون الامبراطورية ، وعدم تعرض الأماكن المقدسة الإسلامية للخطر . علاوة على ذلك ، فإن الدولة العثمانية كانت تخشى أن يؤدي فتح البحر الأحمر للملاحة الأجنبية إلى انتماش مصر اقتصادياً مما يزيد من قوة المالك المتناوئين للدولة .

ولا شك أن دور هولنده في البحار الشرقية كان محدوداً بحكم ضآلة حجم وامكانيات القاعدة الأرضية التي انطلقت منها<sup>(٢)</sup> ، ومثلها في ذلك كمثال البرتغال . وقد انحصر نشاط الهولنديين في تنشيط حركة التبادل التجاري مع سواحل البحر الأحمر ، عن طريق إنشاء الوكالات التجارية في الموانئ الهامة ، خاصة تلك الواقعة على الساحل اليمني ، حيث تجارة البن .

وحين بدأ يأفل نجم الهولنديين في البحار الشرقية ، كانت كل من فرنسا وبريطانيا قد بدأت في تدعيم نشاطها التجاري ومصالحها الاقتصادية في المنطقة

(١) Whittelsey, D. op. cit., p. 59.

(٢) جمال حمدان . استراتيجية الاستعمار والصير . - القاهرة ، دار الهلال ، ١٩٦٨ م ، ص ٨٠ .

بوجه عام ، وفي شبه القارة الهندية بوجه خاص . وقد شمل هذا النشاط محاولة تأمين الطرق المؤدية إلى المحيط الهندي والتي من أهمها طريق البحر الأحمر ، وزاد اهتمام الدولتين بهذا الطريق بصورة واضحة بعد استخدام السفن الشراعية المعتمدة على قوة دفع الرياح . ولذلك لم يكن في استطاعة السفن الشراعية الإبحار من الهند إلى السويس إلا في فترة الرياح الجنوبية الغربية ، التي تمتد من يونيه إلى سبتمبر . أما الإبحار من السويس إلى الهند فكان يقتصر على فترة الرياح الشمالية الشرقية ، التي تمتد من ديسمبر إلى فبراير <sup>(١)</sup> حتى لا تضطر إلى السير في اتجاه الرياح . ومن هنا اهتمت الدولتان بمحاولة إحياء الطريق القديم ، فقد حاولت فرنسا إحياء هب الطريق بالحصول على امتياز يقضى بتخفيض الرسوم الجمركية على بضائعها المارة بمصر <sup>(٢)</sup> وتطير اهتمامها بهذا الطريق بالعمل على شق قناة عبر برزخ السويس تصل بين البحرين الأحمر والمتوسط . وإلى جانب اهتمام فرنسا بالحجاز الذي يحول بين اتصال البحرين شمالا ، كان لفرنسا أيضا اهتمام مماثل بالمدخل الجنوبي للبحر الأحمر عن طريق البعثات التجارية ، التي كانت تقوم بعقد اتفاقيات مع حكام بعض المراكز التجارية كعدن وعلا <sup>(٣)</sup> . كما قامت فرنسا عام ١٨٥٩ م بشراء منطقة تقع على خليج تاجوره من سلطان العفر <sup>(٤)</sup> ، وانشأت بها عام ١٨٦٢ م ميناء أويوك .

أما بريطانيا ، فقد توسعت في استخدام طريق البحر الأحمر لنقل البريد والمسافرين بين الهند وإنجلترا ، باعتباره أقصر من طريق رأس الرجاء الدائري الذي كانت تسيطر عليه . ولهذا انجذبت بريطانيا إلى توثيق علاقاتها بمصر التي يمر خلالها الطريق البري . كما بدأت إنجلترا في البحث عن مراكز ومحطات لتأمين

(١) Red Sea and Gulf Of Aden Pilot, No. 157, 1921, p. 43.

(٢) عبد العظيم رمضان. حركة بلدان الجزائر التاريخية بين طريق السويس ورأس الرجاء ، السياسة الدولية ، العدد ٥٤ ، ١٩٧٨ م ، صص ٦٨-٨٠ .

(٣) فاروق عثمان . المصدر السابق ، صص : ٧٠-٧١ .

(٤) نيه الإصفهان . الجذور التاريخية . - الأوجادين في الاستراتيجية الدولية العدد ٥٤ ، ١٩٧٨ م ، صص : ٥٤-٦٤ .

سفنها بالفحم عبر البحر الأحمر ، ولذا انصب اهتمام البريطانيين على منطقة المدخل الجنوبي للبحر الأحمر باعتبارها تمثل موقعا متوسطا بين الهند ومصر . وقد اتجه البريطانيون في البداية إلى كل من ميناء الحما والمكلا ، حيث كانت تقتضى الضرورة وجود محطات متتالية وعلى مسافات متقاربة لحاجة السفن للثمين المتكرر . ونظرا لأن ميناء المكلا بعيد نسبيا عن الطريق البحرى المباشر ، فإن ذلك كان سببا في قيام بريطانيا باحتلال جزيرة سوقطرة لانتهاذا محطة للثمين ، ولكن البريطانيين اضطروا إلى الجلاء عن الجزيرة عام ١٥٣٥ نتيجة لصعوبة الحياة عليها <sup>(١)</sup>

واختار بريطانيا في جزيرة سوقطرة جعلها تنجبه الى عدن ، نظرا لموقعها في منتصف الطريق بين بومباي والسويس ، فضلا عن قيام مينائها على خليج بحرى فيصح ، يسمح برسو السفن الضخمة ودخولها إليه ليلا أو نهارا . علاوة على ذلك فإن مناطق زراعة البن اليمنى أقرب إلى عدن منها إلى ميناء عها ، الأمر الذى يتيح لبريطانيا التحكم في تجارة البن اليمنى . ولكل هذه المميزات مجتمعة اتجهت بريطانيا إلى الاستيلاء على عدن بالقوة - بعد أن فشلت طرق الضغط السياسى - في التاسع عشر من يناير ١٨٣٩ م .

واختيار بريطانيا لعدن واحتلالها في ذلك الوقت لم يكن فقط بفضل مميزاتها البحرية ، ولكن كانت هناك ظروف طارئة في المنطقة اقتضت ضرورة هذا الاحتلال . ولعل أهم هذه الظروف هى تلك المتعلقة بنشاط محمد على في شبه الجزيرة العربية ومحاولته فرض سيطرته الكاملة على شبه الجزيرة . بما في ذلك عدن ومينائها الحيوى ، الأمر الذى يتيح لمحمد على فرصة التحكم في باب المندب وتهديد الطريق السريع الذى يربط بريطانيا بمتلكاتها في الهند .

وقد نجحت بريطانيا في أغسطس ١٨٤٠ م في شراء جزر موسى الواقعة في مدخل خليج تاجوره <sup>(٢)</sup> ، وقد أقدمت بريطانيا على ذلك بعد تزايد النشاط

(١) فاروق حسان . المصدر السابق ، ص : ١٤٣ .

(٢) تولى حسان . الوثائق التاريخية لسياسة مصر في البحر الأحمر (١٨١٣ - ١٨٧٩ م) . - القاهرة : الجمعية المصرية للدراسات التاريخية ، ١٩٥٩ م . صص : ٤٢ - ٤٣ .

الفرنسي على الساحل الغربي للبحر الأحمر ومحاولة فرنسا الاستيلاء على خليج غبة  
الخراب<sup>(١)</sup>

وبعد احتلال بريطانيا لعدن واستقرارها هناك قامت بالسيطرة على جزيرة  
(برم) في ٢٦ يناير ١٨٥٧ م ، وذلك لتأمين خطوط مواصلاتها في البحر  
الأحمر ، بعد أن أصبح مشروع شق قناة السويس في مسيله للتنفيذ . كما قامت  
بريطانيا عام ١٨٥٩ م . بالاستيلاء على جزيرة قران بهدف تأمين طريق الاقتراب  
الشمالي لمضيق باب المندب .

وحين حاولت إحدى الشركات الفرنسية عام ١٨٥٩ م شراء جزيرة سوقطرة من  
الباب العالي ، تنبه البريطانيون إلى ضرورة إبعاد النفوذ الفرنسي عن هذه الجزيرة  
الهامة التي يمكن من خلالها التحكم في الطريق البحري الداخل - عبر البحر  
الأحمر - والدائري عبر رأس الرجاء<sup>(٢)</sup> .

#### المرحلة الثالثة : البحرية :

وتأتى هذه المرحلة في أعقاب شق قناة عبر برزخ السويس وفتحها للملاحة  
الدولية في نوفمبر ١٨٦٩ م . وبشق هذه القناة انقطع الاتصال بين اليابس  
الآسيوي والأفريقي وتحقق الاتصال بين البحرين الأحمر والمتوسط ، حيث  
شكلت مع مجرى مائتا واحدا ، وطريقا بحريا من الدرجة الأولى .

وبهذا الاتصال المالي البحث ، أعيد مرة أخرى توجيه  
Reorientation خطوط المواصلات البحرية إلى البحر الأحمر ، الذي  
أصبح أكثر قوة وأهمية ، مما كان عليه كطريق داخلي أو كطريق برمائي ،  
واستطاع بذلك أن يتخلص من أسر الطريق المحيطي ، بعد أن أصبح أقصر

(1) Marston, T. op. cit., p. 55.

«جرت محاولة سابقة من جانب بريطانيا لاحتلال برم ، وكان ذلك في مايو ١٧٩٩ م على أثر الحملة الفرنسية  
على مصر . غير أن بريطانيا تركت الجزيرة في نفس العام بعد أن أتضح أنها لم تملك مصادرا للحياة المحلية فضلا عن  
عدم تمكن القوة المراقبة فيها من السيطرة على الساحل الأفريقي المواجه ، والذي يعد كثيرا عن مرمى المدفعية في  
ذلك الوقت .

(2) George, H. A. Historical Geography of the British Empire, - London: Methuen and Co. Ltd.,  
1924, p. 124.





وأُسرع طريق بحرى بين الشرق والغرب . فقد اختصر الطريق الجديد ما يقرب من ثلثى المسافة بين الشرق والغرب عن طريق رأس الرجاء . فالمسافة بين لندن وبومباي انخفضت بما يزيد عن ٣٧٠ كم ، كما نقصت المسافة بين استراليا وبريطانيا بما لا يقل عن ١٦٠٠ كم . وهذا الاختصار فى المسافة يقابله اقتصاد فى تكاليف النقل البحرى والوقت الذى يستغرقه .

ولاشك أن هذا الطريق البحرى قد أسهم بوضوح فى الطفرة الصناعية والحضارية الحديثة ، التى شهدتها أوروبا الغربية حتى وصلت الى درجة التشبع الصناعى *Over Industrialization* حيث قرب هذا الشريان البحرى المسافة بين هذه الدول ، ومصادر المواد الخام وأسواق التصدير فى آسيا وأفريقيا . بأرخص التكاليف ، وفى أقل الأوقات .

وبشق قناة السويس زادت كثافة الحركة على المحور الطولى بدرجة طاعية بحكم اتساع الدائرة التى يقوم بمغلفتها هذا الطريق ، وتباين خصائص المواضع التى تضمها هذه الدائرة ، وما ينتج عن ذلك من تزايد لحجم التبادل فيما بينها .

وكان طبيعيا مع تزايد كثافة الحركة على المحور الطولى أن يزداد اهتمام القوى المختلفة بهذا الشريان البحرى ، سواء العالمية منها أو الإقليمية\* . ولذا انصرف الاهتمام بصورة واضحة للمواقع الاستراتيجية الحاكمة ، التى من شأنها أن تحقق اختزالا فى السيطرة على مثل هذا الطريق الحيوى . وعلى ذلك ، فإن التدخل الجبئى للبحر الأحمر قد زادت أهميته بشكل واضح خلال هذه المرحلة ، باعتباره موقعا تتوفر فيه صفة التحكم الاستراتيجى فى هذا المجرى الملاح .

وخلال هذه المرحلة ، تبدأ فى الظهور تلك العلاقة الطردية الوثيقة بين قناة

---

\* لا يمكن استبعاد عملية الاستيطان الصهيونى فى فلسطين من التحليل الجيولوتيكى لتاريخ البحر الأحمر . فلا شك أن أحد الدوافع الرئيسة وراء تسهيل إقامة الكيان الاستيطانى الصهيونى فى فلسطين كان يمثل فى ضرورة وجود كيان استراتيجى مقيم فى هذه المنطقة لحاية وتأمين الجانب الشرقى لقناة السويس يمكن مراجعة : محمود توفيق . الجغرافيا السياسية لاسرائيل . - القاهرة : معهد البحوث والدراسات العربية ، ١٩٧٧ م ، صص : ٧٥ ، ٣٣ .

السويس في الشمال ، ومضيق باب المندب في الجنوب ، باعتبارهما مفتاحا التحكم في الحركة الطولية عبر هذا الممر العالمي الحساس . ولذا ، فليس من الغريب أو من الصدفة أن كانت عدن ( ١٨٦٢ م ) مصر ( ١٨٨٢ ) م أول الوحدات في حوض البحر الأحمر والمشرق العربي التي تخضع للاستعمار الأوربي . كما أنه ليس من الغريب أيضا أن تصبح أرض المدخلين مسرحا للتنافس الاستعماري والاضطرابات والقتال السياسية ، التي تكاد تأخذ صفة الاستمرارية .

ولعل إدراك حقيقة هذا الارتباط الوثيق بين المدخلين الشمالي والجنوبي للبحر الأحمر كان أحد العوامل الرئيسية التي دفعت مصر بعد شق قناة السويس للتحرك لمثل الفراغ القائم في منطقة المدخل الجنوبي للبحر الأحمر ، خاصة بعد تزايد المحاولات من جانب الدول الأوربية لوضع اليد على بعض النقاط الهامة في منطقة المدخل الجنوبي<sup>(١)</sup>

وقد نجحت مصر في تثبيت إدارتها بالفعل على الساحل الأفريقي لمنطقة المدخل الجنوبي ، بعد أن على السلطان العثماني لخديوي مصر حق إدارة ميناءى مواكن ومصبوع في مايو ١٨٦٥ م ، وقد اتخذت مصر من هذين الميناءين موطئ قدم ليستطيرتها خلال عامي ١٨٧٤ - ١٨٧٥ م على كل من ساحل البحر الأحمر وخليج عدن ، وامتدت سيطرتها حتى قسمايو على المحيط الهندي ، التي كانت تابعة في ذلك الوقت لسلطان زنجبار . وقد انسحبت مصر من ساحل الصومال الجنوبي بعد ضغط إنجلترا واعترافها بالسيادة المصرية على ساحل عدن حتى رأس حافون ، وذلك بموجب المعاهدة الموقعة في ٧ سبتمبر ١٨٧٧ م .<sup>(٢)</sup>

(١) يذكر أن شركة روباتينو Robatino الإي . قامت عام ١٨٧٩ م باستئجار أو شراء أراضي واسعة على ساحل البحر الأحمر قرب مرسى عصب وكلها بهـ الجزر القريبة من خليج عصب . كما قامت شركة ( باران بارولان ) الفرنسية عام ١٨٦٩ بشراء ثلاثة آلاف هكتار في منطقة الشيخ سعيد الواقعة على الساحل اليمنى المقابل لجزيرة بريم . كما حاولت إنجلترا إثارة الفتنة بين القبائل وبرة وغيرها من المناطق المواجهة لمدن في محاولة للدخول في شتوبا . يمكن مراجعة : شوقي حفا الله . المصدر السابق ، ص ١٠٤ - ١٠٥ ، ١٨١ - ١٨٢ ، ١٩٧ - ١٩٩ .

(٢) نفس المصدر . ص ص : ٣٥١ - ٣٥٢ .

وباحتلال بريطانيا لمصر وفرض السيطرة عليها في سبتمبر ١٨٨٢ ، وباجبارها على الانسحاب من سواحل البحر الأحمر ، انفتح المجال أمام القوى الأجنبية لتحقيق مطامعها في منطقة المدخل الجنوبي للبحر الأحمر ، حيث عادت سواحل هذه المنطقة إلى سيادة الباب العالي ، والتي لا تعدو إلا أن تكون سيادة اسمية\* .

#### نشاط بريطانيا في منطقة المدخل الجنوبي :

قامت بتوطيد نفوذها في المناطق المجاورة لمدن عن طريق سلسلة من معاهدات الصداقة والحماية مع القبائل اليمنية ، وذلك بهدف تأمين وجودها في قاعدة عدن البحرية من ناحية ، وتأمين الطرق المؤدية إليها من الداخل من ناحية أخرى ، وذلك لضمان وصول المؤن والمواد التموينية اللازمة لها . وفي ٩ مارس ١٩١٤ م<sup>(١)</sup> ، نجحت بريطانيا في التوصل إلى اتفاق مع الدولة العثمانية بشأن تحديد منطقة النفوذ والحماية البريطانية في الأراضي اليمنية ، وقد ضمت هذه المنطقة كل الأراضي الممتدة من الشيخ سعيد غربا إلى حدود عان شرقا ، بما في ذلك منطقة حضرموت .

واهتمت بريطانيا أيضا بالساحل الصومالي المواجه لمدن وعملت على تثبيت أقدامها هناك ، وذلك بهدف تأمين المدخل الجنوبي للبحر الأحمر ، وحماية قاعدتها الاستراتيجية في عدن<sup>(٢)</sup> ، فضلا عن ضمان الحصول على المواد الغذائية من تلك الأراضي الساحلية . وقد نجحت بريطانيا في سبتمبر ١٨٨٤ م في إجلاء القوات المصرية عن بريرة والاستيلاء عليها . وفي نفس العام أيضا ، قامت باحتلال زيلع وهرر بعد إجبار المصريين على الجلاء عنها . وقد وضعت بريطانيا الساحل الصومالي شرق زيلع تحت إشراف مساعد المقيم السياسي البريطاني في

---

\* كانت السلطات في مثل هذه المناطق تتركز في يد نائب السلطان المثالي الذي تتولاه حكاميات عثمانية . وبحكم عامل المسافة ، وبحكم أن الحماية العثمانية كانت تتدمج في السكان والحياة العامة ، لذا تميزت السلطة العثمانية في هذه المناطق بالضعف .

(١) فاروق ميثان . المصدر السابق ، ص ٣٣٣ .

(٢) Lewis; 1. op. cit., p. ٥٥.

عدن . وفي عام ١٨٨٧ م أصبحت هذه المنطقة محمية بريطانية بعد سلسلة من المعاهدات التي وقعتها بريطانيا مع شيوخ القبائل . هذه المحمية تمتد على الساحل الصومالي فيما بين بندر قاسم شرقا ولويادا Loyada غربا ، والتي تبعد نحو ٢٧ كم شرق جيبوتي . وقد بلغت مساحة هذه المحمية ما يقرب من ١٧٤.٠٨٠ كيلو متر مربع ( ٦٨٠٠٠ ميل مربع )<sup>(١)</sup> كما تمكنت بريطانيا من عقد معاهدة مع سلطان المهرة ، الذي تجمعه جزيرة سوقطرة ، وافق بموجبها على ألا يبيع الجزيرة أو يتنازل عنها لأية قوة أجنبية ، مقابل استلامه منحة سنوية من حكومة الهند البريطانية .<sup>(٢)</sup>

#### نشاط فرنسا في منطقة المدخل الجنوبي :

تخلت فرنسا عن مرسى منطقة الشيخ سعيد في ديسمبر ١٨٧١ م وذلك بعد أن اتضح أن امكانيات هذا المرسى لا تسمح بإنشاء ميناء صالح لاستقبال السفن الكبيرة ، وبالتالي فهو لا يرق لمستوى ميناء عدن الذي تسيطر عليه إنجلترا ، ولا يحقق مصالح فرنسا ومطامعها في منطقة المدخل الجنوبي للبحر الأحمر .<sup>(٣)</sup> وإذا كانت بريطانيا قد اهتمت بالساحل الصومالي المواجه لقاعدة عدن . فإن فرنسا قد عملت هي الأخرى على بسط نفوذها على الجزء الواقع غربي زيلع ، في محاولة لاحتياذ هذه الشقة الساحلية موطئ قدم لهضبة الحبشة ، فضلا عن تحررها من الاعتماد على عدن في وقت اشتد فيه التنافس بين إنجلترا وفرنسا . ولذا قامت فرنسا في سبتمبر ١٨٨٤ م بعقد معاهدة حماية مع سلطان تاجوره ، ثم قامت باحتلال كل المناطق التي أشارت إليها هذه المعاهدة ، والتي تمتد من رأس حل حتى غية الخراب . وفي يناير ١٨٨٥ م قام قائد مستعمرة أوبوك بعقد معاهدة حماية مع بعض الشيوخ المحليين أدت إلى توسيع نطاق مستعمرة اوبوك الفرنسية على خليج تاجورة ، حتى وصلت الى حدود مقاطعة شوا Shoa في جنوب شرق

(1) Taylor D. The British In Africa. London:Rebort Hale Limited, 1962, p. 24

(٢) فاروق حنان . العصر السابق ، ص : ٤٠١ .

(3) Marston, T. op. cit., p. 331.

هضبة الحبشة . كما قامت فرنسا عام ١٨٨٨ م بانشاء ميناء جيبوتي Djiouti واتخذته عاصمة للمستعمرة الفرنسية عام ١٨٩٠ م . وقد توسعت في استخدامه لتوثيق علاقاتها التجارية مع الأجزاء الداخلية ، خاصة بعد إنشاء الخط الحليدي الذي يربط أديس أبابا بالبحر الأحمر عبر جيبوتي .<sup>(١)</sup>

وتجاور مناطق النفوذ الفرنسية والبريطانية على الساحل الصومالي المطل على خليج عدن ، أدى الى ضرورة اتفاق الدولتين على تحديد الخط الفاصل بين مناطق نفوذهما ، وقد تم ذلك في فبراير ١٨٨٨ م ، حيث اتفق على اتخاذ الخط الواصل بين جيبوتي وهرر كحد فاصل بين المميتين الفرنسية والبريطانية .<sup>(٢)</sup>

**نشاط إيطاليا في منطقة المدخل :**

قامت الحكومة الإيطالية عام ١٨٨٢ م بشراء ميناء عصب من شركة روباتينو<sup>(٣)</sup> ثم قامت بعد توقيع عدة اتفاقيات مع زعماء ومشايخ الجهات المحيطة بعصب ، بتحويل منطقى عصب وريهة Reheita الى مستعمرة إيطالية ، وذلك في يونيو ١٨٨٢ م . وفي عام ١٨٨٥ م قامت قوة إيطالية باحتلال مصرع ، بعد إجبار القوات المصرية على إخلائها . وفي نفس العام قامت باحتلال مرسى بيلول Beilul<sup>(٤)</sup> الواقع شمالي عصب . وفي شهر يونيو ١٨٨٥ احتلت إيطاليا جزر دهلك بحجة ملاعمتها لصحة الجنود الإيطاليين .<sup>(٥)</sup> كما ضمت مرسى زولا Zula عام ١٨٨٨ م . وما أن جاء عام ١٨٩٠ م تقريبا حتى كانت إيطاليا تسيطر على المنطقة الساحلية الممتدة من جنوب صواكن شمالا حتى اويوك جنوبا ، خاصة بعد الاستيلاء على مدينة اسمره في ابريل ١٨٩٠ م ، وضمها لحفود مستعمرة اريتريا<sup>(٦)</sup> .

(١) Bonteng, E.A Political Geography of Africa. - London: Cambridge Univ. Press, 1979, p. 222.

(٢) فاروق حنان . المصدر السابق ، ص : ٥٣ .

(٣) شرق حطائف ، المصدر السابق ، ص : ١٨٦ (عامش) .

(٤) جلال يحيى . سواحل البحر الأحمر . - القاهرة : لجنة الدراسات التاريخية ، ١٩٦٠ ، ص : ١١٤ .

(٥) جلال يحيى . المصدر السابق ، ص : ١٨٧ .

(٦) نيه الاسفهانى . المصدر السابق .

وفي مارس ١٨٩٠ م أعلنت الحكومة الإيطالية رسمياً تكوين مستعمرة  
 إريتريا ، والتي بلغت مساحتها نحو ٥٠ ألف كيلو متر مربع ، وبلغ عدد سكانها  
 نحو ٤٥٢ ألف نسمة ، وهم يتألفون من النناكل والأجاش والعرب .<sup>(١)</sup>  
 وحاولت إيطاليا توسيع حدود مستعمرة إريتريا على حساب الحبشة  
 والسودان ، ولكن محاولاتها باءت بالفشل . فقد استولت عام ١٨٩٤ م على  
 كسلا ، ويسطت حاجبتها على الحبشة بمقتضى معاهدة اوتشالي Oucciali في  
 مايو ١٨٨٩ م . كما استولت على مملكة نيجرى Tigre عام ١٨٩٦ م . وضممتها  
 لمستعمرة إريتريا . وقد فقدت إيطاليا كل هذه الأراضي المضافة بعد هزيمتها في  
 معركة أدووا Adowa عام ١٨٩٦ م .<sup>(٢)</sup>

وفي الوقت الذي كانت تدعم فيه إيطاليا وجودها على الساحل الغربي للبحر  
 الأحمر ، كانت تمارس نشاطا استثماريا مماثلا على الساحل الصومالي على خليج  
 عدن والمحيط الهندي ، فبعد سلسلة من المعاهدات أعلنت إيطاليا عام ١٨٨٩ م  
 فرض حاجبتها على المنطقة الواقعة على طول الساحل الصومالي المطل على المحيط  
 الهندي ، وذلك فيما بين الصومال البريطاني غربا ورأس ديكس Dicks Head  
 ( ١ / ٣٩ - ٤١ / ٣٦ شرقا ) . وقد اعترفت بريطانيا بهذه الحماية الإيطالية  
 في فبراير ١٨٨٩ م ، التي تمتد من النقطة التي تنتهي عندها الحماية البريطانية ،  
 وخط طول ٤٩ شرقا .<sup>(٣)</sup>

وفي عام ١٩٢٥ تنازلت بريطانيا لإيطاليا عن قطاع كبير من مستعمراتها في  
 الأراضي الكينية ، وهو الإقليم المعروف باسم جوبالاند Juba Land ، والذي  
 يشكل الصوماليون غالبية سكانه ، كما تبلغ مساحته نحو ٨٥٨٠٠ كيلو متر  
 مربع .<sup>(٤)</sup>

(١) طارق حطان . المصدر السابق ، ص : ٥٢٢ .

(٢) Boeteng, E. op. cit. p. 223.

(٣) جلال يحيى . التنافس الدولي في شرق إفريقيا . - القاهرة : دار المعرفة ، ١٩٥٦ ، ص : ٢٢٠ - ٢٢١ .

(٤) Drysdale, J. The Somali Dispute. - Lond.: Pall Mall Press, 1964, pp. 36-37

وعلى الرغم من ضم إقليم جويالاند للصومال الايطالى ، فإن ذلك لم يمنع من وجود الصوماليين بنسبة عالية داخل إقليم الحدود الشمالية من مستعمرة كينيا البريطانية . وقد قدر هذا العدد عام ١٩٦٢ بنحو ٢٤٠ ألف نسمة ، أى بنسبة تبلغ نحو ٦١٫٨ ٪ من سكان الإقليم .

وعلى أثر قيام الحرب العالمية الثانية ، قامت بريطانيا عام ١٩٤١ م باحتلال الصومال الايطالى ، وظلت تديره عسكريا ١٩٤٩ م ، حين خولت الجمعية العامة للأمم المتحدة لإيطاليا الوصاية على هذه المنطقة لمدة عشر سنوات تمهيدا لاستقلالها .

وهكذا صارت منطقة المدخل مقسمة بين قوى لا تنتمى للمنطقة على الإطلاق ، وهى الدولة العثمانية والبريطانية على الجانب الآسيوى من منطقة المدخل الجنوى ، وكل من بريطانيا وفرنسا وإيطاليا على الجانب الأفريقى .

وباستثناء الوجود العثمانى فى اليمن فإن الوجود الأجنبى فى منطقة المدخل ظل وجودا ساحليا بالدرجة الأولى ، على اعتبار أنه كان استمارا استراتيجيا ، يتطلع إلى الموقع أكثر من تطلعه إلى الوضع . وإذا كان الاستعمار فى منطقة المدخل الجنوى استمارا ساحليا بالدرجة الأولى ، فإن ذلك لا يعنى تحرر الأجزاء الداخلية . فاحتواء الأجزاء الساحلية يكتفى للسيطرة غير المباشرة على الأجزاء الداخلية ، عن طريق ما يعرف بالسيطرة الهامشية Marginal Control<sup>(١)</sup> ، حيث تصبح معاير الأجزاء الداخلية إلى البحر تحت سيطرة القوى الأجنبية .

والأجزاء الداخلية من منطقة المدخل ، والتى تتمثل فى أثيوبيا المضطربة على وجه التحديد ، ظلت بعيدة عن السيطرة الأجنبية المباشرة بفضل الحماية الطبيعية Natural Protection التى توفر لها بسيادة الطبيعة الجبلية المنيعه<sup>(٢)</sup> . وإذا كانت الطبيعة الجبلية قد وفرت لأثيوبيا الحماية من الغزو الأجنبى ، فإنها -

(1) Prescott, J. op. cit., p. 32.

(2) Boateng, E., op. cit., p. 223.

وبنفس القدر - ساعدت أثيوبيا المضبة على التزول والتوسع ، خاصة تجاه الجنوب الشرقى . فقد حصلت أثيوبيا عام ١٨٨٩ م على منطقة أوجادين Ogaden في مقابل تعاونها مع انجلترا في إخماد الثورة المهدية في السودان . كما ضمت في نفس العام منطقة هود Haud ، وقد اعترفت بريطانيا عام ١٨٩٧ م بتبعية كل من أوجادين وهود لأثيوبيا ، بشأن تحديد الحدود بين الصومال البريطانى وأثيوبيا . وقد عادت بريطانيا ١٩٤٨ م واعترفت بضم كل من هود وأوجادين للصومال الأثيوبي ، فضلا عن النطاق الحوضى الممتد بطول الصومال البريطانى ، والذي ظلت محظوظة بإدارته لضمان حقوق الرعى لسكان الصومال . وتقدر مساحة الأراضي الصومالية التابعة لأثيوبيا بنحو ١٥٣٦٠٠ كيلو مترا مربعا ( ٦٠ ألف ميل مربع )<sup>(١)</sup> ، وهي تبدو على شكل مثلث محصور بين الصومال البريطانى في الشمال والصومال الإيطالى في الشرق والجنوب . وتدخل الروافد العليا لنهرى واني - شيبلي Webbe Shibeii وجوبا Juoa

• • • •

وإذا كان شق قناة السويس وتحقيق الاتصال للمائى البحث بين المحيط الهندى والبحر المتوسط قد أدى إلى تكاليف قوى الاستثمار الاستراتيجى على منطقة المدخل الجنوبى ، فإن هذا التكاليف قد زادت حدته ابتداء من الثلاثينات من هذا القرن وزاد معه التثبث بالمدخل الجنوبى للبحر الأحمر والنقاط الاستراتيجية Strategic Spots التى تدخل في فلك هذا الموقع الاستراتيجى الهام ، والثلاثينات من هذا القرن تشير إلى بدء تدفق البترول في منطقة الخليج العربى ، الأمر الذى أحدث تغييرا جوهريا على وظيفة هذا الشريان البحرى الذى يتحكم مضيق باب المندب في جزء منه . فتلحق تحول هذا الشريان البحرى من مجرد مجرى مائى متميز إلى شريان نفطى بالدرجة الأولى ، تمر به أهم سلعة استراتيجية في عالم اليوم . فقد بلغ حجم الحمولة للمارة بقناة السويس عام ١٩٦٦ م<sup>(٢)</sup> نحو ٧٤٢ مليون طن ، كان من بينها ١٧٦ مليون طن من النفط أى

(1) Widstrand C. (editor). African Boundary Problems. - Uppsala: The Scandinavian Institute of African Studies, 1969, p. 183.

(2) Latrousse, M. op. cit. p. /



ما يعادل ٧٢٪ من الحمولة الكلية . كما بلغ عدد السفن المارة خلال هذا العام نحو ٢١٢٥٠ سفينة ، كان بينها ما يقرب من ٩٩٣٠ ناقلة النفط ، أى بمعدل ٢٧ ناقلة تقريبا في اليوم الواحد . فلا عجب إذن ، أن تجارة نقل النفط الخام ، قد تجمعت زيادة في التكاليف عقب إغلاق قناة السويس عام ١٩٦٧ م ، بلغت ما يعادل ٦٥٪ من إجمالي زيادة تكلفة النقل البحري<sup>(١)</sup> . ونظرا لأن مضيق باب المندب من المضائق التابعة لقناة السويس ، فإن إغلاق القناة أدى إلى هبوط حركة البترول عبر باب المندب ، فعدد الناقلات المارة بهذا المضيق قد انخفضت من ٢٧ ناقلة يوميا عام ١٩٦٦ إلى ناقلة واحدة فقط عام ١٩٧٢<sup>(٢)</sup> .

#### الخلاصة :

إن دراسة البعد التاريخي أو ما يعرف بالجغرافيا السياسية « التاريخية »<sup>(٣)</sup> ، كانت ضرورة للتعرف على المظهر السياسي القائم الآن في منطقة المدخل الجنوبي للبحر الأحمر ، باعتباره ظاهرة نامية ومتطورة ، حاضرها استمرار لماضيها وإشارة لمستقبلها .

ويمكن القول ، بأن منطقة المدخل الجنوبي قد مرت بمراحل ثلاث . أولى هذه المراحل كان فيها المدخل منفلا وحيدا لبحر داخلي شبه مغلق ، ولذا فإن شخصية المدخل لم تكن واضحة للعالم على المحور الطولي الذي يمتشى مع الاتجاه العام للبحر . ولذلك فإن المدخل كان يستمد ملامح شخصية من المحور العرضي ، الذي ترتبط باستخدام هذا المدخل كحاجز مائي ضيق ، يسهل عبوره ، بين اليابس الآسيوي والافريقي ، خاصة في ظل اعتقاد سائد بأن اليابس متصل والماء منفصل ، مما أدى إلى اهتمام الإنسان بوسائل الحركة على اليابس ، وإهماله لوسائل ركوب البحر .

ومن هذا المحور العرضي ، استمد المدخل شخصية في هذه المرحلة ، فصار

(١) الأهرام الاقتصادية - العدد ٤٦٩ - مارس ١٩٧٥ .

(٢) Labrousse, H. op. cit., p. 125

(٣) Hartshorne, R. Political Geography.- American Geography: Inventory & Prospect, ed., Preston James, & Clarence Jones, Syracuse, 1954, p. 217

منطقة تتداخل بين الجانبين الآسيوى والافريقى ، حتى قاربت على أن تصبح منطقة واحدة . علاوة على ذلك ، فإن المحور المرضى -الأكثر نصوحا وأهمية - كان يتقاطع عبر منطقة المدخل مع المحور الطولى ، مما أدى الى تركيز واضح للمراكز التجارية الهامة فى منطقة المدخل الجنوى للبحر الأحمر ، هذا التركيز لا يجد له مثيلا على امتداد البحار الشرقية .

أما المرحلة الثالثة ، فترتبط أحداثها ووقائعها بحدوث تطور فى استخدام الحاجز البرى الذى يغلط البحر الأحمر من ناحية الشمال ، الأمر الذى أدى إلى تحول هذا الحاجز من عتبة الى عتبة يمكن القفز منها الى حوض البحر المتوسط شيالا . فأصبح طريق البحر الأحمر هزة وصل بين البحار الشرقية والغربية . أما منطقة المدخل الجنوى فصارت تحتل موقعا متوسطا تقريبا من الطريق البحرى الممتد من الهند الى مصر بصفة رئيسية ، مما أعطى لهذه المنطقة الفرصة لكى تلعب دور محطة التحويل الرئيسية للسفن المتحركة على المحور الطولى ما بين الهند ومصر .

وبعد اكتشاف البرتغاليين لطريق رأس الرجاء الدائرى ، أصبحت منطقة المدخل الجنوى ميدانا لشد الجبل Tag of war وللتنافس بين القوى الأجنبية ، التى دخلت البحار الشرقية عن طريق رأس الرجاء ، وتمركزت فى الهند ، وبين القوة المسيطرة على الحاجز البرى المصرى ، والتى تستمد منه القوة ، نتيجة لاستغادتها من استمرار حركة لتجارة على المحور الطولى للبحر الأحمر . فالقوة الأجنبية المتمركزة فى الهند : تحاول غلق مضيق باب المندب الذى يسهل غلقه نسبيا أمام استمرار حركة النقل البحرى عبر البحر الأحمر ، لتأمين طريق رأس الرجاء . وفى نفس الوقت ، تحاول القوة المسيطرة على اليباس المصرى تأمين منطقة المدخل الجنوى ومنع قيام القوة المنافسة بالسيطرة على فتحة المضيق ، للحيلولة دون غلقه . ولعل ذلك قد يكشف عن حقيقة مؤداها ، أن تأمين منطقة المدخل الجنوى لا يتم إلا بتأمين طرفى الطريق البحرى الداخلى ، بصيغة أخرى إن منطقة المدخل تظل منطقة تنافس وتجاذب طالما ظل طرقا الطريق فى يد قوى متنافرة ، ونعنى بطرق

الطريق ، كل من الهند ومصر . ولعل ذلك ما أدركته إنجلترا ، حين فرضت سيطرتها على مصر بعد الهند ، ومروا بعدن عام ١٨٣٩ م . وقد قامت بريطانيا بعد تزايد الحركة على المحور الطولى نتيجة لاستخدام السفن التجارية ، بالتوسع فى استخدام منطقة المدخل الجنوى كمركز رئيسى لمطاط القوين .

أما المرحلة الثالثة ، فهى تلك التى ترتبط بشق قناة عبر برزخ السويس وتحقيق الاتصال المائى البحت بين البحار الشرقية والغربية . وهنا تزداد أهمية منطقة المدخل حيث يمتدق الشريان البحرى ، مما يزيد من فرصة التحكم فى الحركة على المحور الطولى . ويزاد هذه الأهمية ، بدأت عملية التكالب Scramble من جانب القوى العالمية تزداد حدة ، فى محاولة من جانب هذه القوى لكى تتخذ لها مواطىء قدم داخل منطقة المدخل الجنوى ، وذلك لتأمين مرور تجارتها من ناحية ، ومحاولة السيطرة على التجارة العالمية من ناحية أخرى ، خاصة وقد أصبح البحر الأحمر أسرع وأقصر طريق بين الشرق والغرب أو بين مراكز الإنتاج ومصادر المواد الخام .

ويظهر البترول بمنطقة الخليج فى الثلاثينات من هذا القرن ، تحول طريق البحر الأحمر إلى شريان يعمل أهم سلة استراتيجية فى عالم القرن العشرين ، الأمر الذى ترتب عليه تزايد القيمة الاستراتيجية لمنطقة المدخل الجنوى ، وتزايد التكالب من جانب القوى العظمى فى عالم اليوم ، بالرغم من انتهاء عصر الاستعمار التقليدى .

وعلى ذلك يتضح من خلال هذه الدراسة ، أن هناك مواقع ثانوية داخل هذا الموقع الاستراتيجى الرئيسى ، ظلت محفظة بأهميتها ويرىها الاستراتيجى طوال المراحل التاريخية المختلفة . ويرجع ذلك الى أن هذه المواقع كانت دائما بمثابة مفاتيح للتحكم فى هذا الموقع الحاكم العام على خريطة العالم . ونخص بالذكر من هذه المواقع الثانوية كلا من عدن ، اوبوك ، جيبوتى ، مصوع والحفا ، وجزر : سوقطره ، برىم ، قران ومومى . وكل هذه المواقع كانت هدفا مباشرا للاستعمار مع التميز فيما بينها من حيث درجة البريق الاستراتيجى . فلا شك

أن موقعا مثل عدن ، ظل محفظا بأهمية خاصة طوال المراحل الجغرافية التاريخية . نتيجة لموقع عدن على الطريق المباشر بالقرب من فتحة مضيق باب المندب ، فضلا عن موضعها كميناء وكقاعدة بحرية متميزة . ولعل هذه الأهمية هي التي جعلت عدن ما زالت محفظة بمخازنها الجيوستراتيجية في مجال القوة البحرية . وها هي عدن تشكل بالنسبة للاتحاد السوفيتي أهم قاعدة بحرية له . خارج حدود إقليمه السياسي . فلا شك أن السيطرة على موقع ثانوى هام مثل عدن . داخل هذا الموقع الحاكم العام ، يتيح للاتحاد السوفيتي فرصة التحكم في هذا الطريق السريع والقصير ، الذى يحمل البترول للغرب الصناعى ، مما يدعم إمكانات القوة السوفيتية ويرجع مكانتها في مجال العلاقات الدولية التى تقوم على توازن القوى .

الفصل الثالث  
الخصائص الجغرافية الموثقة  
في الاستعمار السياسي للمنطقة الجنوبية  
للبحر الأحمر



## الفصل الثالث

### الخصائص الجغرافية المؤثرة في الاستخدام السياسي

#### للمدخل الجنوبي للبحر الأحمر

هناك عدة خصائص جغرافية يتميز بها المدخل الجنوبي للبحر الأحمر وهذه الخصائص لها صفة وقوة العوامل أو الضوابط المؤثرة في الشخصية السياسية لمنطقة المدخل .

تلك الخصائص أو الضوابط يمكن التمييز بينها ، فبعضها يغلب عليه الطابع الطبيعي كالخصائص الطبوغرافية والهيدروجرافية ، وبعضها يغلب عليه الطابع البشري ، كالسكان والعمران والموانئ والطرق . ومع التأكيد على إمكانية التمييز والفصل بين الخصائص الطبيعية والخصائص البشرية ، إلا أن الباحث يعتقد أن عملية الفصل لا تخلو من تعسف ، لا يستقيم مع طابع الحركة Mobility ، الذي يعد من السمات الرئيسية التي تميز موضوعات الجغرافيا السياسية ، الشمولية المركبة . هذه الموضوعات تقوم أساسا على تفاعل حاد بين خصائص طبيعية وبشرية معينة ، هذا التفاعل يهمل الى حد الانحصار الكامل ، بحيث يصعب الفصل بين هذه الخصائص والتمييز بين ما هو طبيعي وما هو بشري ، وأيهما السبب وأيهما المسبب ؟

ولذلك ، فإن الباحث يعتقد أنه من الضروري عند معالجة موضوعات الجغرافيا السياسية دراسة هذه الخصائص والعوامل في حالة تفاعلها الكامل مع بعضها البعض وهو ما يمكن أن نسميه بأسلوب « المزج التلقائي » بين الخصائص الجغرافية ، سواء كانت هذه الخصائص طبيعية أو بشرية ، بحيث تبدو هذه الخصائص في النهاية كنسيج واحد متناسق .

ومع ذلك ، ولأن الخصائص والضوابط الجغرافية التي تغلب عليها السمة الطبيعية أكثر ثباتا ووضوحا ، وباعتبارها تشكل خشبة المسرح السياسي ، فإنه

من الأفضل الاحتفاظ بها كمدخل وكأرضية لدراسة الخصائص الجغرافية السياسية لمنطقة المدخل الجنوبي للبحر الأحمر .

. . .

### خصائص الموقع :

للمدخل الجنوبي للبحر الأحمر أهمية خاصة على الخريطة السياسية للعالم ، هذه الأهمية مستمدة بالدرجة الأولى من كونه نقطة يفتتح عندها الشريان البحري ، هذه النقطة تقع في الطرف الجنوبي للبحر الأحمر ، مما يتيح للمدخل الجنوبي أن يقوم بدور الصمام الذي يتحكم في حركة الدخول الى البحر الأحمر أو الخروج منه من ناحية الجنوب .

ومن هنا ، فإن المدخل الجنوبي للبحر الأحمر يستمد أهمية موقعة أساسا من طبيعة وظيفته كمدخل للبحر الأحمر من ناحية الجنوب . فالبحر الأحمر جزء من السلسلة الفقرية التي تشكل الشريان المهيوى للملاحة العالمية ، والتي تمثل في الأطلنطي والمتوسط والأحمر فالهندي ولذا فالبحر الأحمر يتميز بموقع هام بكل المقاييس السياسية والاقتصادية والعسكرية والاستراتيجية : -

أولا : فالبحر الأحمر يتميز بموقعه الوسط بين البحار الشرقية والغربية بصفة عامة ، وبين البحر المتوسط والمحيط الهندي بصفة خاصة . فالبحر الأحمر يبدو كما لو كان جسرا عالميا Pontoon Bridge ، يمتد بانحراف بين الشمال والجنوب يمثل ما يمتد بين الشرق والغرب . والحقيقة أن أهم ما يميز البحر الأحمر كطريق بحري ، هو امتداده بين الشمال الغربي والجنوب الشرق ، بحيث يربط بينهما من أقصر طريق ، فهو يمثل ما يشغل من درجات العرض ، ثمانى عشرة درجة (١٢-٣٠ شمالا) فانه يشغل أيضا من درجات الطول إحدى عشرة درجة (٣٢-٤٣ شرقا) . وهذا تتوفر في البحر الأحمر صفة أقصر وأسرع طريق بين الشرق والغرب بصفة عامة ، وبين المحيط الهندي والبحر المتوسط بصفة خاصة .

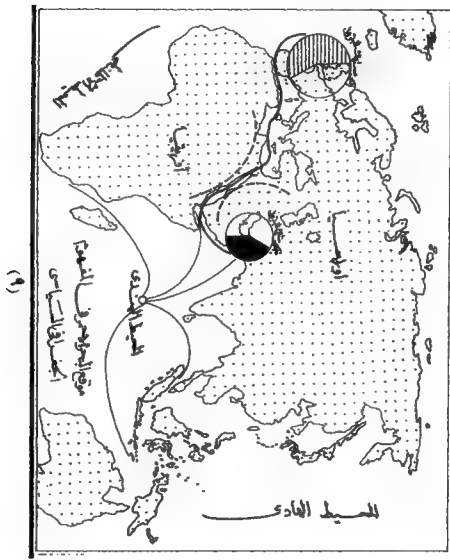


أما عن المحيط الهندي ، فأهميته تتمثل في وجود مياح مرتفع من اليابس حول مياهه من ناحية الشمال حيث تخلفه مجموعة من الممرات المائية التي تخترق هذا الحصار المضروب من قبل اليابس حول مياه المحيط الهندي ، وترتبط مياهه بمياه المعمور الفعال في الشمال . وبالتالي فإن أهمية المحيط الهندي ، تكمن في أنه يتحكم في مجموعة من الممرات المائية الاستراتيجية . ولو تتبعنا هذه الممرات في اتجاه عقارب الساعة ومن الغرب الى الشرق ، فسنجدها تتمثل على التوالي في : طريق رأس الرجاء الصالح ، قناة موزمبيق وباب المندب ، مضيق هرمز ومضيق ملقا . أما البحر المتوسط ، فهو يكاد يتوسط قارات العالم القديم الثلاث ، أوروبا وآسيا وأفريقيا ، لذا فهو بحر مغلق ، يحيط به اليابس المرتفع ، الذي تتخلله ممرات مائية هامة ، تتمثل على وجه التحديد في : مضيق جبل طارق ، المضائق التركية وقناة السويس . ومن هنا يمكن التعبير عن أهمية البحر المتوسط جغرافيا وسياسيا وعسكريا واقتصاديا على أنه الملتقى الاستراتيجي Strategic Junction للقرارات الثلاث<sup>(1)</sup> .

ثانيا : والبحر الأحمر يتميز أيضا بموقعه الانتقالي بين العروض المناخية ، فهو يمتد فوق ما يقرب من ثمانى عشرة درجة عرضية ، تتناوب عليها عروض مناخية انتقالية ما بين موسمية وسودانية وصحراوية ، لذلك فإن البحر الأحمر يكاد يبدأ من الشمال وسط ظروف مناخية ، تختلف عن تلك التي ينتهى اليها جنوبا . وبعبارة أخرى ، فإن البحر الأحمر ، يمتد فوق عروض مناخية انتقالية ، بحيث يمكن أن نميز بصفة عامة بين عروض حارة في الجنوب ، وعروض باردة في الشمال ، لذا فالبحر الأحمر منطقة انتقالية بين مناطق تستقبل أشعة الشمس طوال الوقت وتستمتع بدقتها ، وأخرى تستقبلها بعض الوقت ، فتلجأ الى اصطناع الدفء .

وتوزيع أشعة الشمس يكاد يتفق ويتطابق مع توزيع أهم مصادر الطاقة المدنية الرئيسية ، ونعني به النقط ، الذى يمثل حاليا نحو ٤٥ ٪ من مجموع

(1) Lewis, J. op. cit., p. 32.



(٩)

مصادر الطاقة المستهلكة . فالبحر الأحمر يمتاز بموقعه الوسيط بين أكبر مناطق إنتاج البترول في العالم ، وهي في نفس الوقت أكبر مناطق الفائض ، وبين أكبر مناطق استهلاك البترول في العالم ، وهي في نفس الوقت أكبر مناطق العجز . فإذا كان البحر الأحمر قد عجز عن نقل أشعة الشمس ودقتها من الجنوب الشرقى الى الشمال الغربى ، فانه نجح في نقل البترول من مناطق الانتاج والفائض الى مناطق الاستهلاك والعجز . ونعني بأكبر مناطق الانتاج والفائض التقليدية منطقة الخليج العربى \* التى بلغ إنتاجها عام ١٩٧٦ م نحو ٢١٤٨٩ مليون برميل<sup>(١)</sup> . أى ما يعادل ٣٨٪ من الانتاج العالمى . كما تمتلك هذه المنطقة داخل مصادد بترولها احتياطيا مؤكدا يبلغ نحو ٨٥٪ من الاحتياطى العالمى . أما أكبر مناطق الاستهلاك والعجز التقليدية . فتعنى بها الدول الصناعية الغربية\* التى بلغ استهلاكها من البترول عام ١٩٧٦ م نحو ٣٣١١٠ مليون برميل<sup>(٢)</sup> ، أى ما يعادل ٥٦٣٪ من مجموع استهلاك العالم من البترول ، وهي تستورد ما يقرب من ٥٦٩٪ من احتياجاتها من دول الخليج العربى .

وواضح مما سبق ، أن أهمية المدخل الجنوبى مستمدة من أهمية موقع البحر الأحمر ، الذى تنطبق عليه كل ملامح ومحات الطريق ، وذلك بحكم شبكة الطرق ، واتساعه الشهود وموقعه الوسيط الذى يحقق الترابط بين المواقع المتباعدة ، والتكامل بين المواضع الثبانية جغرافيا وحضاريا واستراتيجية .

وسل ذلك يمكن القول ، بأن موقع المدخل الجنوبى هو جزء لا يتجزأ من الموقع العام للبحر الأحمر ، لذا تتغير أهمية هذا الموقع الجزئى تبعاً لتغير أهمية الموقع العام . وبعبارة أخرى فإن موقع المدخل الجنوبى صورة مصغرة لموقع البحر الأحمر كشریان مجرى هام ، والعلاقة بينهما تنظم في صورة طردية . فلا شك

\* تشمل هذه المنطقة كلا من السعودية والعراق والكويت وايران وقطر والبحرين .

(١) منظمة الاطمار المصدرة للبترول ، تطورات الطاقة : استهلاك ، سياسات ، مصادر . - الكويت :

١٩٧٨ م ، ص : ٦ .

\* تشمل هذه المنطقة كلا من الولايات المتحدة ، وكندا ، ودول غرب أوروبا .

(٢) منظمة الاطمار المصدرة للبترول ، المصدر السابق ، ص ٤٩ ، جدول ١١ .

أن أهمية المدخل الجنوبي قد تطورت بتطور استخدام طريق البحر الأحمر ، ما بين طريق بحرى مغلق تسلكه السفن الشراعية ، وبين طريق مالى بحت تسلكه السفن البخارية . ولا شك أيضا أن غلق قناة السويس واضمحلال طريق البحر الأحمر ينعكس على المدخل الجنوبي ، الذى يقوم أساسا بضبط وتنظيم الحركة من ناحية الجنوب .

وجود البحر الأحمر على هيئة خندق طولى ، مخنوق من طرفيه الشمال والجنوب - قد اكسب مدخله أهمية خاصة لما من قدرة على اختزال التحكم والسيطرة على هذا الشريان البحرى البالغ الطول . ومن هنا كان المدخل الجنوبي للبحر الأحمر دائما - يمثل ما كان المدخل الشمالى - حلبة للتنافس - Arena for Contest بين أعظم القوى العالمية ، ابتداء من البرتغال وهولندا ومرورا بانجلترا وفرنسا ، وانتهاء بالولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفيتى .

ولا شك أن زيادة التنافس والتكالب على المدخل الجنوبي للبحر الأحمر ، يرجع الى طبيعة المدخل الشمالى . كقناة ضيقة تخترق اقليم دولة واحدة ، هذه الدولة لها خصائص جيوبوليتيكية ترجع قوتها وسيادتها الاقليمية ، الأمر الذى يقلل من فرصة التدخل الأجنبى فى منطقة المدخل الشمالى وفرض السيادة عليه ، يمثل ما يؤدى الى زيادة الضغط والتكالب على المدخل الجنوبي من جانب القوى الأجنبية ، خاصة وأن المدخل الجنوبي أكثر اتساعا ، وتشترك فى السيادة الاقليمية عليه مجموعة من الكيانات الجيوبوليتيكية الضعيفة بحكم نشأتها الاستعمارية . ولذا كان المدخل الجنوبي للبحر الأحمر دائما حلبة للتنافس ومتدى للقوى العظمى .

• • • •

## الخصائص الطبوغرافية

### أولا : القاع :

يتميز المدخل الجنوبي للبحر الأحمر بصفة عامة بقاع وعر غير منتظم ، ما بين

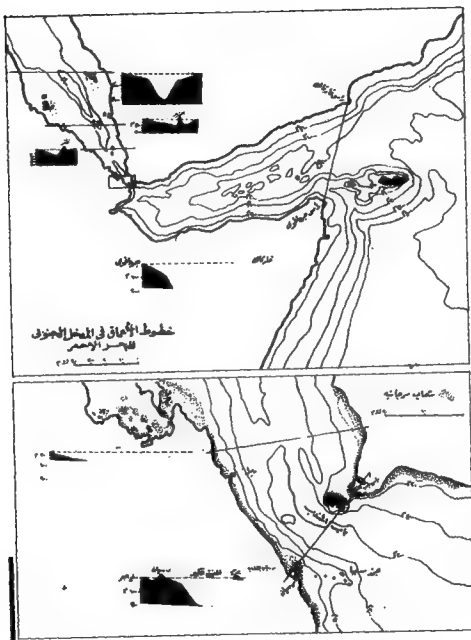
حافات وتلال قاعية ، يقترب بعضها من سطح الماء ، وأحواض سهلية Abyssal  
Plains . وبين التلال والأحواض هناك الاختديد البحرية-Submarine  
canyons والأودية Valleys .

ويمكن التمييز بصفة عامة بين قاع الجزء الجنوبي من البحر الأحمر وخليج  
عدن . فيما يتعلق بالجزء الجنوبي من البحر الأحمر ، فإن القاع يبدو أكثر عمقا  
ووعورة وأقل انتظاما في الجزء المحصور بين خطى عرض ١٥ ، ١٧ شمالا ، ثم  
يأخذ القاع في الارتفاع والانتظام كلما بعدنا جنوبا عن خط عرض ١٥<sup>٩</sup> . ويبدو  
من القطاع العرضي الذي يتمشى مع خط ١٧<sup>٩</sup> ( خريطة ١٠ ) أن العمق يتراوح  
بين ٣٠ ، ٢٠٠ مترا ثم ينحدر القاع بسرعة في القطاع الأوسط الضيق ويصل  
الى أكثر من ١١٠٠ مترا ، حيث يمثل هذا الجزء العميق نهاية الخندق الأوسط  
The axial 'trough' الذي يمتد خطى بين عرض ١٧ ، ٢٣ شمالا ، ثم ينحني  
تماما جنوب خط ١٥<sup>٩</sup> . وتشير الدراسات الجيوفيزيكية الى أن هذا الخندق يمثل  
آخر مظاهر التباعد والشد Tension Feature بين شبه الجزيرة العربية  
وأفريقيا .<sup>(١)</sup>

أما القطاع الذي يتمشى مع خط ١٥<sup>٩</sup> شمالا ، فيبدو القاع عبره أكثر ارتفاعا  
وانتظاما ، حيث لا يزيد العمق عن ٩٠٠ متر بالقرب من جزيرة الزبير Zubair  
التي ترتفع فوق مستوى سطح البحر .

وابتداء من جنوب خط ١٥<sup>٩</sup> شمالا تقريبا يبدأ القاع في الارتفاع السريع من  
أكثر من ٩٠٠ متر الى أكثر قليلا من مائتي متر غربى جزيرة طقار Zuqar حيث  
يواصل القاع ارتفاعه السريع الى أقل من مائة متر . باستثناء قناة ضيقة يحددها  
خط عمق ( مائتي متر ) وتقع جنوب غرب جزيرة الحنيش الكبيرة مباشرة .  
وبالقرب من جزيرة الحنيش ، وعلى خط عرض ١٣/٤١ شمالا ، يرتفع  
فوق القاع سد طبق Sill بحيث يجعل المياه فوقه ضحلة لا تتجاوز بأى حال

(1) Selin, A. Physical and Chemical Oceanography of the Red Sea. - Océanogr. Mar. Biol. Ann.  
Rev. 1970, p. 83.



المائة متر. وجنوب هذا السد ، وفيما بين محط وعصب يوجد خندق طولى موزول يزيد عمقه عن مائتى متر.

ويعود القاع مرة أخرى ويصبح أكثر ارتفاعا مع تحدد Furrowed فى الجزء الأوسط ، نتيجة لوجود شق incision قاطع بالقاع ، له جوانب شديدة الانحدار. هذا الشق يشكل خانقا ضيقا يتمشى مع امتداد محور مضيق باب المندب ، ويصل عمقه الى نحو ١٧٠ مترا فى مواجهة رأس دميرا Ras Dumeira الواقعة على بعد ٢٠ كيلو مترا شمال جزيرة يرم. وهذا الخانق ضيق بصفة عامة ولا يزيد اتساعه عن ٣٤ كيلو مترا. ولا شك أن وجود الشواطىء المرجانية يؤدى الى تشويه معالم هذا الخندق الطولى بمثل ما يؤدى الى تضيق المجرى الصالح للملاحة<sup>(١)</sup>.

والقطاع العرضى للمضيق باب المندب ، فيما بين رأس سيمان ورأس باب المندب. يوضح أن المضيق الشرقى الصغير لا يتجاوز عمقه ١٦ مترا. بينما يبلغ أقصى عمق للمضيق الغربى الكبير نحو ١٧٤ مترا. وقد يرجع ارتفاع قاع منطقة باب المندب الى طبيعة تكوين هذه الفتحة ، فكل الدلائل تشير الى أن عملية فتح باب المندب تمثل آخر مراحل تكوين البحر الأحمر وخليج عدن ، وأن هذه العملية قد بدأت خلال البلايوسين واستمرت خلال البلايستوسين. ويستدل على ذلك من حفريات البحر المتوسط والمحيط الهندي التى اختلطت عبر منطقة خليج السويس. وقد تمت عملية فتح المضيق نتيجة لميوط صدعى لكتلة صغيرة ومحدودة من القشرة الأرضية فى هذا الموقع. وهناك نتائج أخرى أولية تشير الى أن عملية فتح باب المندب ترجع الى فترة حديثة نسبيا نتيجة لتحرك جانبى شبه الجزيرة العربية لمسافة ٤٠ كيلو مترا تجاه الشمال بالنسبة للكتلة الافريقية. ويقدر معدل هذا التزحزح بما يراوح بين ١ - ٢ سنتيمترا فى العام<sup>(٢)</sup>.

والى الجنوب من مضيق باب المندب يبدأ القاع فى الانحدار الواضح صوب

(1) Allan T. Magnetic and Gravity over the Red Sea. - Phil. Trans., Roy. Soc. Lond. A, 267, pp. 153-180. 1970.

(2) Abdel-Gawad, M., Ibid, pp. 23-40.

خليج تاجوره وخليج عدن ، حيث تصل الأعماق الى أكثر من ١٠٠٠ متر. ويتميز قاع هذا الجزء من منطقة المنخل الجنوبي بأنه أكثر وعورة وأقل انتظاما من الجزء الجنوبي من البحر الأحمر. وقد يرجع ذلك الى طبيعة الظروف الجيولوجية التي أدت الى تكوين خليج عدن وتاجورة ، فضلا عن حداثة هذا التكوين .

والدلائل تشير<sup>(١)</sup> الى أن خليج عدن كان عبارة عن محيط صغير تكون نتيجة لحركة ميكانيكية أدت الى انفصال وتزحزح كتلة شبه الجزيرة العربية عن كتلة الصومال . وهذه الحركة هي المسئولة أيضا عن تكوين حافة شيبا Sheba التي تمتد فوق خليج عدن من الشمال الشرقى الى الجنوب الغربى ، هذه الحافة تشكل العمود الفقري للخليج الذى تحيط به السهول المحيطية . والدلائل الجيوفيزيكية تؤكد أن حافة شيبا تعتبر امتدادا غربيا لحافة كارلسبرج Carlsberg Ridge ،

التي تنتمى لنظام حافات الوسط المحيطية World mid-ocean ridge system هذه الحافات تمتد فوق قاع المحيط الهندي على شكل حرف ( U ) ، بحيث تبدأ الأطراف العليا للذراع الأيمن للحرف ( U ) بالقرب من كراتشى ، بينما تبدأ الأطراف العليا للذراع اليسرى بالقرب من جزيرة سوقطرة ، وتمتد قم حافة شيبا مع خط عمق ٩٠٠ متر تقريبا ، فيها عدا الأطراف الغربية . وقد صاحب تكوين حافة شيبا تكون وادى صدعى أوسط ، تتخلله حافات ثانوية داخلية ، تأخذ اتجاهها عاما بين الشمال الشرقى والجنوب الغربى ، وهى تأخذ اتجاهها موازيا لسلسلة من مناطق الصدوع . وأكبر هذه المناطق تتمثل فى غور علولة - فارتاك Alula-Fartak الذى يصل عمقه إلى نحو ٥٣٦٠ مترا .

أما خليج تاجورة ، فيبدو كخائض أو حوض طولى يمتد بين خطى طول ٤٣ ، ٤٥ شرقا ويشير العلماء الى أن الصدع الممتد من الشمال الشرقى الى الجنوب الغربى عبر خليج تاجورة يتطابق مع الوادى الاوسط Median Valley لخليج عدن . وتوضح محسبات الزلازل ان خليج تاجورة ضحل نسبيا ، خاصة شمال

(١) Laughton, A. The Evolution of the Gulf of Aden. - Ibid. pp. 227-





جيبوتي وحول رفرف جزر موسى ، ويتراوح هذه العمق بين ١٤٦٣ مترا وحوالي ٦٦٧ مترا ، وان العمق يزيد بصفة عامة تجاه الغرب ويصل إلى أكثر من ٨٠٠ متر .

مما سبق يمكن القول بان تضاريس قاع المدخل الجنوبي للبحر الأحمر تجمع بين الأعماق الضحلة والمظهر الطبوغرافى المعقد ، فالجزء الشمالى من المدخل الجنوبي ( جنوب البحر الأحمر ) وان تميز قاعه بالانسياب والانتظام نسبيا ، إلا أن ضحولة الأعماق أدت إلى أن يصبح أى اختلال فى انسياب القاع وانتظامه ذا تأثير واضح على الاستخدام الملاحي . لذا فإن ضحولة الأعماق مع التضرس المحدود يجعل حركة الملاحة فى هذا الجزء من المدخل الجنوبي تأخذ بصفة طابع الحرس والحذر . لتخير الأعماق المناسبة وتقادى العقبات التضاريسية .

وإذا أضفنا إلى ضحولة الأعماق قلة اتساع المسطح المائى فى هذا الجزء ، خاصة حين يزداد ضغط اليابس على الماء إلى حد الاختناق عند مضيق باب المندب ، فإن ذلك سيضاعف من تأثير الأعماق الضحلة على حركة الملاحة ، حيث يضيق المجرى الصالح للملاحة مما يستلزم ضرورة تحديد ممرات ملاحية لا يمكن تجاوزها .

ويزيد من تأثير الأعماق الضحلة على حركة الملاحة ، انتشار الشعاب المرجانية فوق القاع المرتفع مما يجعل الملاحة فى هذا الجزء تنسم بالخطورة ، خاصة تلك الشعاب المرجانية المغمورة ، التى لا تظهر فوق سطح الماء إلا فى فترات الجزر .

ولا شك أن الضوابط والقيود التى تفرضها الأعماق الضحلة فى القسم الشمالى من المدخل ستبدو أكثر وضوحا وتأثيرا بالنسبة لملاحة الأعماق . حيث أن الأعماق الضحلة ستؤدى الى تضائل فرصة استخدام هذا الجزء بالنسبة للغواصات ، حيث تعد الأعماق الضحلة من حرية الحركة والمناورة ، خاصة عبر مضيق باب المندب ، الذى غالبا ما تعبره الغواصات طافية فوق سطح الماء ، أو تمر من خلاله منفردة لا مجمعة .

وتأثير الاعاق على حركة الملاحه يقل بصورة واضحة عبر خليج عدن وتاجورة ، حيث تريد الاعاق بما يسمح بحرية الحركة الملاحية ، دون التقيد بممرات ضيقة وصارمة . ولا شك أن تفقد طبوغرافية القاع في هذا الجزء من المدخل الجنوبي يؤدي الى أن يصبح هذا الجزء ميدانا صالحا لنشاط وعمل الغواصات ، التي تتخذ من هذه التضاريس القاعية سواتر للاخفاء والهويه ، حيث يمكن لهذه العقبات التضاريسية تشويه وتضليل الموجات الصوتية أو فوق الصوتية المرسلة من أجهزة الاستكشاف ، لرصد الغواصات .

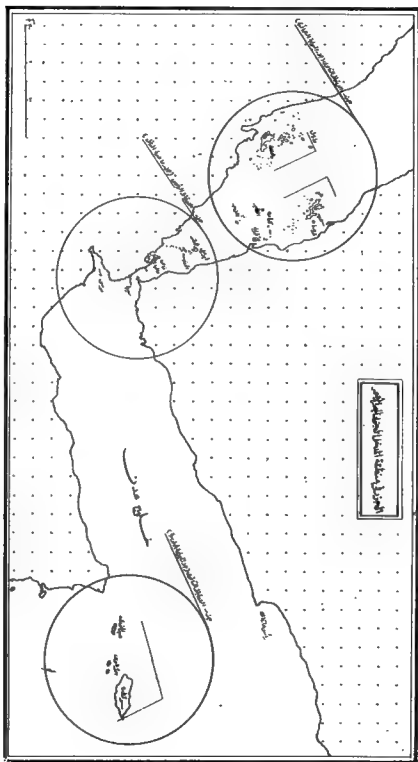
• •

**ثانيا : الجزر :** تغطي قاع المدخل الجنوبي للبحر الأحمر ، تلال مرتفعة اذ يرتفع بعضها الى ما دون سطح الماء ، وبعضها الآخر يظهر فوق السطح ، على شكل جزر ، تظل محاطة بالماء دائما بحيث لا تغمرها حتى في حالة المد العالي .<sup>(١)</sup>

وبعض هذه الجزر ، له سمات الجزر التي تتكون على اعماق كبيرة من القاع ، وهي التي تسمى بجزر الاعاق Deep Sea Islands . مثال ذلك جزر : جبل الطير وجبل الزير وجبل ظفار وحنيش الصغيرة والكبيرة وسقطره . وهناك جزر مفصولة عن اليابس وترتبط به من حيث التركيب البنائي وهي التي تسمى بالجزر الساحلية Off-Shore Islands ومن أمثلة هذه الجزر الساحلية : فراسان وقران ودهلك وقاطمة وحالب ودميرا وسييا ويريم . وهناك أيضا جزر تتألف من الصخور الجيرية التي من أصل عضوي وهي عبارة عن بقايا نائمة لشعاب مرجانية قديمة . وتسمى هذه الجزر باسم الجزر المرجانية ، وأحيانا باسم الجزر المنخفضة Low Islands نظرا لانخفاض منسوبها ، وتميزها لها عن الجزر البركانية المرتفعة ومن أمثلة هذه الجزر نجد جزر بوارد وقتامة ودهابك على شط فراسان ، وجزر سيل سيكان وحارمل وسيل حارمل على شط دهلك ، وجزر موسى عند مدخل خليج تاجورة .

(١) ابراهيم العناني . النظام القانوني للجزر . - كاتون البحار الجديد والمصالح القومية . - القاهرة : معهد البحوث والدراسات العربية ، ١٩٧٧ م ص ص : ١١١ - ١١٢ .

(A1)



ودراسة الجزر وفقا للتصميم القائم على ظروف النشأة والتكوين لا يمكن لبيان دور هذه الجزر في الجغرافيا السياسية لمنطقة المدخل الجنوبي ، لذا يمكن دراسة هذا الدور طبقا للتقسيم العام لمنطقة المدخل ، وهو التقسيم القائم على تصور جغرافي سياسي .

### جزر منطقة الارتباط الرئيسى :

ونعنى بها الجزر التى تتحكم بقوة وبطريق مباشر فى مضيق باب المندب وتشمل هذه المجموعة جزر برعم ، اويستر ، وسيا ، ودميرا ، وعصب ، وحالب :

١ - جزيرة برعم : وتقع فى داخل المسطح المائى لمضيق باب المندب ، بحيث تبعد عن الجانب الآسيوى بنحو ٣٨ كيلومترا وعن الجانب الافريقى بنحو ٢١١ كيلومترا . ولذا فان موقع هذه الجزيرة لا يتيح لها فقط التحكم فى محور الحركة الطولى بين الشمال والجنوب ، بل يتيح لها أيضا التحكم فى سواحل المضيق الآسيوية والافريقية على حد سواء .

ومن هنا يمكن القول بأن السيطرة على سواحل المضيق لا تكفى للوصول الى درجة التحكم الكامل فى مضيق باب المندب دون السيطرة على جزيرة برعم . فجزيرة برعم اذن هى بمثابة مفتاح لصفى باب المندب .

ولعل ذلك قد يفسر لنا لماذا كانت جزيرة برعم منذ القرن السادس عشر محورا لاهتمام القوى العالمية ، ابتداء من البرتغاليين ومرورا بالفرنسيين والانجليز وانتهاء بالسوفيت . ولعل ذلك قد يفسر لنا أيضا لماذا حرصت بريطانيا بعد احتلالها عدن عام ١٨٣٩ على احتلال برعم عام ١٨٥٧ لتأمين السيطرة الكاملة على المدخل الجنوبى للبحر الأحمر . كما أن ذلك قد يوضح لنا لماذا حرصت بريطانيا فى الفترة السابقة لاعلان استقلال عدن والجنوب العربى على تدويل جزيرة برعم



ووضعها تحت الإشراف الدولى . ولعل فكرة تدويل برمم هى امتداد لفكرة تدويل قناة السويس أو المدخل الشمالى للبحر الأحمر<sup>(١)</sup> .

وجزيرة برمم يمكن النظر إليها على أنها امتداد ارضى لليابس الآسيوى ، وموضع قدم متقدم له داخل مياه مضيق باب المندب . ولذا فإن السيطرة على برمم لاستغلال موقعها الحاكم . تقتضى ضرورة السيطرة على الساحل اليمنى القريب ، الذى يعتبر ظهيراً مباشراً للجزيرة برمم من ناحية ، وموطئ قدم يسهل القفز منه على جزيرة برمم وتهليدها .

وجزيرة برمم تكاد تستمد أهميتها الاستراتيجية كلية من موقعها ، إذ أن خصائصها الموضعية لا تشارك فى صنع هذه الأهمية ، إن لم تكن نحد منها . فجزيرة برمم التى تبلغ مساحتها ١٧٨ كيلو متراً مربعا ، تتكون أساسا من الصخور النارية السطحية التى يمثل البازلت بلونه القاتم أوضح مكوناتها . وتغطى الرمال المنقولة بواسطة الرياح هذه الصخور فى بعض الأجزاء ، خاصة فى شمال الجزيرة .

وسطح جزيرة برمم يغلب عليه الاستواء ، بحيث أن أعلى نقطة فى الجزيرة لا يزيد ارتفاعها عن ٦٨٩ متراً ، وهى التى تقع فى وسط الجزيرة تجاه الشرق . كما يقطع سطح الجزيرة عدد من الأودية الجافة أو شبه الجافة .

وسواحل برمم يغلب عليها فى معظم أجزائها الطابع الصخرى المرتفع ، خاصة السواحل الجنوبية والشرقية ، التى تظهر فى معظم قطاعاتها على هيئة جروف عالية نميبا . وتمتد أمام هذه السواحل مناطق غاطسة ضحلة ، تظهر بعض أجزائها الصلبة على هيئة نتوءات ، تمثل عقبة كبيرة وخطرا داهما على حركة الملاحة بالقرب من السواحل . علاوة على ذلك فإن الشعاب المرجانية تنتشر فوق السواحل الغاطسة على هيئة حواجز موازية لخط الساحل ، وأحيانا تظهر على هيئة حافات بيضاء مرتفعة وأحيانا أخرى منخفضة ومغمورة بالمياه ، بحيث يصبح الماء فوقها ذا لون فاتح .

(١) عبد الله شاكر . النظرية العامة للمضائق . - جامعة القاهرة : كلية الحقوق ، ١٩٧٤ م ص ٣٧٦ .

والساحل الجنوبي للجزيرة يتخلله خليج بحرى كبير نسبيا ، ينحصر مدخله بين رأس بيرى Pirie ورأس لي Lee التى تقع الى الجنوب الشرقى من رأس بيرى وعلى بعد كيلو متر واحد منها . وتقوم رأس موراي Murray بتقسيم هذا الخليج الى قسمين ، ويقوم مرفأ الجزيرة فى القسم الغربى . اما القسم الشرقى من الخليج فهو يعد شبه مغلق نتيجة لكثرة المخاضات والتوهات القاعية . ويتراوح عمق الخليج الغربى بين متر واحد عشر مترا وتتخلله بعض المضاحل التى تشكل عقبة ملاحية داخل المرسى .

ولا شك أن ظروف الموضع السيئة قد انعكست بوضوح على ضعف قدرة الجزيرة على استيعاب السكان ، الذين بلغ عددهم عام ١٩٦٤ م حوالى ٢٥٠ نسمة فقط<sup>(١)</sup> ، يزاولون التجارة والصيد .

وجزيرة برىم بحكم موقعها المكشوف Exposed Location ، وقلة تفرس سطحها والطبيعة الصخرية الغالبة على تكوينها فانها تعتبر قاعدة غير مرغوبة للاستخدام العسكرى خاصة وأن إمكانيات مرفأ الجزيرة متواضعة للغاية . لذا فإن استخدام جزيرة برىم كقاعدة عسكرية وبحرية يتطلب إمكانيات تقنية ومادية كبيرة لا تتوفر إلا للقوى العظمى .

٢- جزيرة أويستر Oyster : ( ١٢ / ٤٠ شمالا - ٤٣ / ٢٨ شرقا ) تقع على بعد ٢٥٠ مترا تقريبا جنوب غربى رأس باب المندب ، وعلى مسافة تقرب من ثلاثة كيلو مترات شمال شرق جزيرة برىم .

وهذه الجزيرة تعرف أحيانا باسم منطقة الشيخ ماعلو Sheikh Malu<sup>(٢)</sup> وذلك يرجع الى أنها عبارة عن جزء بارز فوق سطح الماء من شط ساحل غارق يمتد أمام رأس باب المندب فى اتجاه الجنوب الغربى . وهذه الجزيرة أو المنطقة تحتفظ باتصالها برأس باب المندب عن طريق افريز صخرى يمتد تحت الماء . ويبلغ ارتفاع أعلى منسوب بها حوالى ١٧,٣ مترا . ولذا يمكن القول بأن منطقة

(1) Red Sea and Gulf of Aden Pilot, p. 147.

(2) Ibid, p. 145.



الشيخ ماعلو أو جزيرة اويستر ذات موقع حاكم يشرف مباشرة على الحركة داخل المضيق ، وان كان يقلل من أهميته وقوعه على المضيق الشرق الصغير .

٣ - **جزيرة سييا** Jézirat Soda تقع شرق رأس سيمان ، Si Ane على مسافة تتراوح بين ٤ و ٥٦ كيلو مترا . وهي عبارة عن مجموعة من الجزر الصغيرة ، تتكون من الصخور البركانية . وهذه المجموعة تتألف من ست جزيرات ، وهي تمتد على هيئة سلسلة من الشمال الغربى الى الجنوب الشرقى ، وأكبر جزر هذه المجموعة تتمثل فى الجزيرة الكبيرة Grande التى يبلغ ارتفاعها نحو ١١٣ مترا .

وبالرغم من صغر جزر سييا إلا أن انتشارها على مسطح كبير نسبيا ، وبشكل اعراضى ، عند مدخل المضيق الغربى الرئيسى ، يضاعف من أهميتها كموقع حاكم يشرف مباشرة على المسارات الملاحية الرئيسية عبر مضيق باب المنذب .

٤ - **جزيرة ديميرا** Dumeira : تقع على بعد ١٣ كيلو مترا شرق رأس ديميرا وعلى بعد ٢٤ كيلو مترا شمال غرب جزيرة برهم ، وعلى بعد ٢٨ كيلو مترا شمال ، شمال - غرب رأس سيمان . وهى بهذا الموقع تشرف مباشرة على طريق الاقتراب الشمالى المؤدى الى باب المنذب ، خاصة وأنها تشرف من منسوب مرتفع نسبيا على هذا الطريق ، حيث يبلغ ارتفاعها حوالى ٧٩٩ مترا ، فوق مستوى سطح البحر .

٥ - **جزر خليج عصب** : وتقع هذه الجزر فى مواجهة الساحل الاربرى ، فيما بين رأس ذهبية جنوبا ورأس لوما R. Lumia شمالا .

ويبلغ عدد جزر هذه المجموعة حوالى خمسة وعشرين جزيرة ، قليلا كبير وكثيرها صغير . وهذه المجموعة تشمل جزراً أهمها : فاطمة ، حالب ، دركوس ، أم البحر ، هوايد Huihed ، جورنا ، دارما كيا ( درمته ) واوربكييا ( اورشيا ) .

ولا شك أن أهم جزر هذه المجموعة ، هما جزيرتا فاطمة وحالب نظرا لكبر



حجمها النسبي ولوقوعها بعيدا عن الساحل ، بالقرب من طريق الاقتراب  
الشمالى لباب المتدب .

١ - جزيرة فاطمة Fatma تقع على بعد عشرة كيلو مترات من الساحل  
الارىترى تجاه الشرق ، وعلى بعد ٦٠ كيلو مترا شمال غرب جزيرة برهم ، وتبلغ  
مساحة فاطمة حوالى ثمانية كيلو مترات مربعة .

والجزيرة بصفة عامة منخفضة ، لا يزيد منسوب اعلى نقطة بها عن ١٥  
مترا ، وتمثل فى رأس فاطمة ، التى تمثل الطرف الشمالى الشرقى للجزيرة .  
وسواحل الجزيرة بصفة عامة هداية ، تتداخل معها الشعاب المرجانية ،  
التي تمتد أمام الساحل فى بعض الأجزاء الى ما يقرب من نصف كيلو متر . ويصل  
امتداد هذه الشعاب الى أكثر من ثمانية كيلو مترات جنوب شرق الجزيرة .  
ولاشك أن الشعاب المرجانية تشكل عقبة رئيسية أمام استخدام الجزيرة كقاعدة  
بحرية كبيرة بما يتلاءم مع خطورة وأهمية موقعها البحرى بالنسبة لباب المتدب .  
وقد أمكن لإسرائيل أن تستخدم هذه الجزيرة كقاعدة بحرية<sup>(١)</sup> محدودة للحماية  
زوارق الطورييد الحظيفة ، ذات الغاطس المفلود ، التى تلتزم العمل فى مثل  
هذه البيئة البحرية . وتقع القاعدة الاسرائيلية فى الطرف الجنوبى الشرقى من  
الجزيرة .

ب - جزيرة حالب Haleb يبعد طرفها الشمالى حوالى خمسة كيلو مترات  
جنوب جزيرة فاطمة ، حيث تمتد الجزيرة تجاه الجنوب الشرقى لمسافة تبلغ نحو  
ثلاثة عشر كيلو مترا حتى تكاد تلامس بطرفها الجنوبى اليابس الافريقى الذى يبعد  
عنها بأقل من كيلو متر .

وجزيرة حالب تبلغ مساحتها حوالى ٧٧ كيلو مترا مربعا ، وهى منخفضة  
بصفة عامة وتغطى بعض أجزائها أعشاب وأشجار هزيلة تلائم ظروف الجفاف .

---

(١) عبد الله النفيس . اريتريا شأن حوىرى . - دراسات الخليج والجزيرة العربية . المجلد ٨ ، ص  
ص ٧٩ - ٦٥ .

وسواحل الجزيرة هداية مرجانية ، والجزء الغربى منها يضم بحيرة شاطئية Lagoon يبلغ عمقها نحو ٢٤ مترا .

وحالب تشارك فاطمة فى إشرافها على طريق الاقتراب الشمالى لباب المنتدب ، وتستخدما إسرائيل أيضا منذ عام ١٩٧١ لخدمة نشاطها البحرى فى منطقة المدخل الجنوبى .

٦ - مجموعة جزر الطرف الجنوبى لمنطقة التحكم الرئيسى وتتمثل فى جزر موسى Musha ، التى تقع على بعد ٨٨ كيلو مترا جنوب غربى جزيرة بريم ، وفى مدخل خليج تاجورة .

وجزر موسى عبارة عن مجموعة من الجزر المرجانية الصغيرة ، فهى أجزاء بارزة من شعاب مرجانية تغمرها مياه البحر . ولا يزيد ارتفاع هذه الجزر عن ١٧ مترا فوق سطح البحر .

وتعتبر جزيرة موسى أهم وأكبر جزر هذه المجموعة ، حيث تمثل الطرف الشرقى لهذه المجموعة . وهى تبدو من ناحية الشرق كما لو كانت شطاً داكن اللون تتخلله فتارة مضيق . والجزء الشمالى من جزيرة موسى يبدو على هيئة هضبة تسمى بالعقرب . .

ولاشك أن جزر موسى تستمد أهميتها من موقعها الحاكم عند مدخل خليج تاجورة ، الذى يبدو كأنه حاج داخل اليابس الأفريقى ، ومنفذ بحرى رئيسى للوحدات المحيطة به . وجزر موسى تكاد تتوسط المسافة أهم موانئ خليج تاجورة ، وهما ميناء أويوك فى الشمال وجيبوتى فى الجنوب . ولعل أهمية هذه الجزر قد تفسر حقيقة التنافس الاستعمارى الذى قام حولها بين فرنسا وإنجلترا ، لأن السيطرة عليها يعنى إمكانية التحكم فى خليج تاجورة من ناحية وطريق الاقتراب الجنوبى لباب المنتدب من ناحية أخرى .

٧ - مجموعة جزر الطرف الشمالى لمنطقة التحكم الرئيسى : وتتمثل فى مجموعة من الجزر ، أهمها جزر : أبو عيل ، وظقار ، الخنيش الصغيرة ،

الحنيش الكبيرة ، المرتفعة High Island المنخفضة Low Island  
الدائرية Round Island ، الزاوية Qwein Island ، القرية Near Island  
هاربي Harbi Island واللسان Tounge Island ثم سيال Sayal Island  
التي تمثل النهاية الجنوبية لهذه المجموعة الجزرية .

وهذه الجزر في مجملها تشكل عقبة تعترض طريق الاقتراب الشمالى لباب  
المنذب ، حيث تنتشر هذه الجزر على محور طولى مائل ، يمتد بين الشمال الشرقى  
والجنوب الغربى ، ويبلغ طوله حوالى ٥٣ كيلو مترا ، وتمثل جزيرة أبو عيل ،  
طرفه الشمالى الشرقى ، وهى لا تبعد عن الساحل الآسىوى ، الا بنحو ١٨ كيلو  
مترا ، فى حين تمثل جزيرة سيال طرفه الجنوبى الغربى ، ولا تبعد عن الساحل  
الأفريقى إلا بنحو ٣٦ كيلو مترا .

ومن هنا يمكن القول بأن هذه المجموعة الجزرية تعترض الحركة من والى باب  
المنذب من ناحية الشمال ، وتتحكم فيها من خلال منافذ وقنوات ملاحية  
معددة .

وفى اى لى دراسة موجزه لبعض هذه الجزر

١ - جزر ابو عيل Abu Ail : وهى عبارة عن مجموعة من الجزر الصغيرة ،  
التي تعرف أحيانا باسم جزر أبو على . وهذه الجزر بصفة عامة جزر قاحله ،  
يميل لون صخورها الى اللون البنى الفاتح مما يجعلها هدفا يصعب رؤيته وتمييزه  
ليلا . وهذه الجزر خالية من السكان تقريبا فيما عدا اطلقم تشغيل الفئارة الموجودة  
على جزيرة أبو على الواقعة على بعد أربعة كيلو مترات ونصف شمال شرق جزيرة  
جبل ظفار ويشرف على تشغيل هذه الفئارة شركة اثيوبية تقوم بالسيطرة  
والاشراف عليها .<sup>(١)</sup> وتأتى أهمية جزيرة أبو على من موقعها الذى يشرف على  
المجرى الملاحي ، الواقع بينها وبين جزير ظفار ، والذى يسمى « قناة أبو على » ،  
وهى عميقة وخالية تقريبا من العقبات الملاحية . لذا فالجزيرة تعد نقطة ارتكاز

(١) صلاح الدين فهى ، استراتيجية البحر الأحمر فى إطار حرب أكتوبر عام ١٩٧٣ . - بحث مقدم الى  
مركز الدراسات العليا لتاريخ الخليج الحديث عام ١٩٧٩ - كلية الآداب جامعة عين شمس

هامة مجال العمل للتعرض لخطوط المواصلات البحرية في جنوب البحر الأحمر

ب - جزيرة جبل ظفار Zugar : تقع جنوب غربى جزيرة أبو علي . وهى تعد من أكبر جزر هذه المجموعة ، حيث تبلغ مساحتها نحو ١٣٠ كيلومترا مربعا . وهذه الجزيرة تتكون من الصخور البركانية المغطاة في بعض الأجزاء بفرشات من الحصى والجلاميد والزلط . ويطلو سطح الجزيرة مجموعة من الهضاب والتلال العالية القاحلة ، التى يصل ارتفاع أعلى قممها الى نحو ٦٢٣ مترا . ولعل الارتفاع الشاهق نسبيا للجزيرة يعطى لها فرصة مراقبة التحركات البحرية بسهولة . وجزيرة ظفار خالية من السكان تقريبا ولكنها موطىء قدم للصيادين ، خاصة في الفترة ما بين فبراير ويناير<sup>(١)</sup> .

وعلى الرغم من تبعية هذه الجزيرة لليمن الشمالية ، الا أن خلوها من السكان جعلها مطمعا لقوى أخرى ، حيث قامت إسرائيل في منتصف عام ١٩٧٢م باقامة محطة لاسلكى ورادار على سطح هذه الجزيرة للخدمة أغراضها العسكرية والاستراتيجية في منطقة للدخول الجنوبي للبحر الأحمر<sup>(٢)</sup> .

ج - جزيرة الحنيش الصغيرة : تقع على بعد ٢٧ كيلومترا جنوب شرق جزيرة ظفار ، حيث تفصل بينها قناة عميقة نسبيا وخالية من العقبات .

و جزيرة حنيش الصغيرة يغلب عليها المظهر الجبلى المتضرس الوعر ، ويصل ارتفاع أعلى قممها الى نحو ١٩١ مترا ، ومع ذلك يصعب تمييز أعلى هذه القمم نظرا لتضرس السطح وتقارب مناسيب الارتفاع .

د - جزيرة الحنيش الكبيرة : تقع الى الجنوب من حنيش الصغيرة ، وعلى مسافة تبلغ نحو خمسة كيلومترات ، وتفصل بينها قناة عميقة خالية من العقبات

(١) Red Sea and Gulf of Aden Pilot, op. cit. p. 127.

(٢) كانت بإنشاء هذه المحطة كسبل مضاد وسرّج إتيام بمجموعة من القذائف عام ١٩٧١ بالمجموع على يد (كروال سي) وهى تدير باب المدب . يمكن مراجعة : محمد عبد الفتاح . محرر شرم الشيخ - رأس ستان ، القاهرة : المجلة العسكرية القوات المسلحة ، نوفمبر ١٩٧٣ ، ص ص : ٤١ - ٥٢ .

الملاحية . وهذه الجزيرة تتكون من الصخور البركانية ، التي تغطيها في بعض الأجزاء فرشاة من الحصى والزلط . وسطح الجزيرة جبلي وعز ، تتخلله مجموعة من المضارب والتلال والودية العميقة . ويبلغ ارتفاع أعلى قممها نحو ٤٠٧ مترا ، وهي قمة تكاد تتوسط الجزيرة .

وتبلغ مساحة الحنيش الكبيرة حوالي ٧٠ كيلو مترا مربعا ، ولكنها مع ذلك غير مأهولة بالسكان وتتبع رسميا اليمن الشمالية حيث تعد جزءا من لواء صنعاء .

• •

### جزر منطقة الارتباط الثانوى :

وتنحى بها الجزر التي ترتبط جزئيا وبطريق غير مباشر بباب المندب وذلك بحكم بعدها النسبي عن المضيق .

ويحكم موقع هذه الجزر وطبيعة انتشارها داخل المسطح المائى ، فهي تعين وتحدد المجرى الملاحي ، بحيث يمكن النظر إليها على أنها تشكل مدخل أو بوابات لمنطقة التحكم الرئيسية ويؤثرها المتظلة في باب المندب .

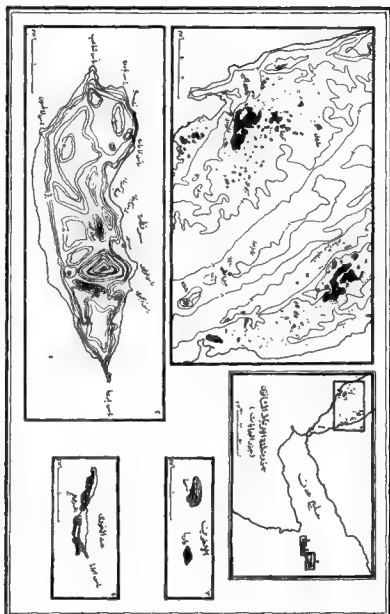
١ - جزر البوابة الشمالية : وتشمل بصفة عامة كلا من جزر فرسان وقران والطير والزبير على الجانب الآسيوى ، وجزر شط دهلوك على الجانب الأفريقى . ويبلغ اتساع هذه البوابة حوالى ١٥٠ كيلو مترا .

#### ١- جزر البوابة الشمالية (الجانب الآسيوى) :

- جزر شط فرسان : تقع في مجاذة الساحل الآسيوى . وهي عبارة عن نتوءات بارزة من الشط الغائض المعروف باسم فرسان ، والذي يمتد من جزيرة وادى Wadi شمالا ( ٩ / ٢٠ شمالا - ١٦ / ٤٠ شرقا ) حتى جزيرة قران جنوبا .

وشمال خط ١٠ / ١٧ شمالا تقل بوضوح كثافة هذه الجزر ، مما يطمس دورها في تضيق الخناق على المجرى الملاحي وتشكيل البوابة الشمالية للمدخل الجنوبي للبحر الأحمر . ولذا يمكن القول بأن جزر شط فرسان التي تدخل في الدراسة هي تلك الواقعة بين خطى عرض ١٠ / ١٧ ، ٣٠ / ١٥ شمالا ، أوغيا

(19)





بين جزيرة جبل محمد شمالا وجزيرة قران جنوبا . كما تمتد هذه الجزر فيما بين خطي طول ٤٥ / ٤٢ ، ١٠ / ٤١ شرقا وفيما بين الساحل الآسيوي وجزيرة سيل مكاوي Sail Makaw . واذا وضعنا في الاعتبار أن عدد الجزر في هذا القطاع من الشط تبلغ حوالي ٦٧ جزيرة ، تتخللها شعاب مرجانية ونبوءات صخرية ومضاحل ، فضلا عن الأعماق الضحلة فاننا ندرك أن هذا الجزء من السطح المائي ملئ بالعقبات التي تجعل من حركة الملاحة شديدة الصعوبة ومحفوفة بالمخاطر .

وتنقسم جزر شط فراسان الى عدة مجموعات ، يمكن التمييز بينها على النحو التالي :

**جزر فراسان :** عبارة عن مجموعة جزر أهمها فراسان ، السجيد ، دمسوك ، ابو غم وديسان . وأكبر جزر هذه المجموعة تتمثل في جزيرتي فراسان الكبيرة ( ٤٥٠ كيلو مترا مربعا ) والسجيد Soged ( ٢١٦ كيلو مترا مربعا ) ، وهما في الواقع يشكلان معا جزيرة واحدة ، حيث يفصل بينهما شريط مائي ضحل .

ويغلب المظهر الجبلي على سطح الجزيرتان ، حيث تنتشر التلال التي تتخللها الأودية ، وهذه التلال تتكون من الصخور المرجانية القديمة ، وأهمها جبل القصر ، الذي هو عبارة عن تل دائري صغير يقع على الجانب الشرق من جزيرة فراسان الكبيرة .

وبالرغم من الطبيعة الهادئة لسواحل الجزيرة إلا أنه ليس هناك سوى عدد محدود من المراسي ، التي لا تصلح الا لاستقبال القوارب الصغيرة ، نظرا لعدم انتظام القاع وضحولة الأعماق وانتشار الشعاب المرجانية .

ولا تتوفر أي بيانات عن عدد السكان ، إلا أنه يمكن القول بأنها من الجزر القليلة المأهولة بالسكان ، حيث يتركز السكان بوضوح على الشواطئ ، خاصة في مناطق الخلجان الرئيسية والمراسي . وأهم مراكز الاستقرار تتمثل في قرى السجيد على الشاطئ الشمالي الغربي لحور سجد ، وقرية فراسان التي تقع

بالقرب من خليج عتاه ، الواقع جنوب غرب فرسان الكبيرة ، فضلا عن قرية سكير Sair والحله على الشاطئء الغربى للجزيرة الكبيرة .

وتركز السكان على السواحل وحول الخلجان والمراسى يعنى أن النشاط الرئيسى للسكان يتمثل فى صيد البحر ، خاصة اللؤلؤ والأصداف . ولقد شهدت هذه الجزر هجرة واسعة من جانب أهلها الى المدن الرئيسية فى السعودية كنتيجة للتغيرات التى صاحبت الانقلاب النفطى ولصعوبة الحياة فى هذه الجزر .

جزر قران : وتضم مجموعة من الجزر ، أهمها : قران وعقبان والبوارد . وهذه الجزر تقوم على شط غائص يعتبر امتدادا جنوبيا لشط فرسان .

وتعتبر جزيرة قران اهم وأكبر جزر هذه المجموعة ، اذ تبلغ مساحتها نحو ٢٠٨ كيلو مترا مربعا ، وهى تقع على مسافة تتراوح بين ٣ ، ١٢ كيلو مترا من الساحل اليمنى ، بحيث لا يفصلها عنه إلا شقة مائية يبلغ عمقها حوالى ثمانية أمتار .

وبالرغم من أن الجزيرة تواجه ساحل اليمن الشمالية ، إلا أنها تتبع اليمن الجنوبية ، وذلك بحكم أن هذه الجزيرة كانت تابعة لبريطانيا ، وتطالب اليمن الشمالية حاليا بهذه الجزيرة .

وسطح قران سهلى منخفض ، يرتفع قليلا تجاه الجنوب ، حيث تنتشر عدة تلال أهمها جبل اليمن الذى لا يزيد ارتفاعه عن ٢٤ مترا فوق سطح البحر .

وسواحل الجزيرة هدايبه ، خاصة ساحلها الشرقى ، الذى يتخلله خليج كبير نسبيا يقع بين رأس دوجلاس شمالا ورأس التويس Tuwais جنوبا .

وسكان جزيرة قران يمتنون ، اذ بلغ عددهم عام ١٩٥٩ م نحو ٢٥٠٠ نسمة<sup>(١)</sup> ، وكثيرها من جزر المدخل الجنوبى ، فقد تمرض سكانها لجذب مناطق .

(١) أحمد يوسف . التطورات الاخيرة فى الجنوب المحلى . - السياسة الدولية . - العدد ١٠ ، ١٩٦٧ ، ص

البرول الغنية ، فقدت الكثير من سكانها ، بحيث لا يتجاوز عددهم الآن الألف نسمة<sup>(١)</sup> ، وهم خليط من العرب والاثيوبيين والصوماليين والهنود . وهم يتركزون في ثلاث قرى رئيسية هي : ين ، قران ومكرم ، وتقع جميعها على الساحل الغربي الذي يواجه البحر للكشوف ، حيث يعملون بالصيد .

وجزيرة قران كانت دائما أحد مواطني القدم الرئيسية للقوى الطامعة في السيطرة على المدخل الجنوبي للبحر الأحمر ، فتعاقب عليها البرتغاليون والبريطانيون ، الذين احتلوها عام ١٩٥٩ م واستخدموها لفترة طويلة كحجر صخري للحجاج الهنود والاندونيسيين وهم في طريقهم لمكة . كما أن هذه الجزيرة استخدمها المالك كخط دفاع عن البحر الأحمر أمام الغزو البرتغالي .

جزيرة جبل الطير : تقع على بعد ٨٤ كيلو مترا من الساحل اليمني ، وعلى مسافة تبلغ ٦٨ كيلو مترا شمال غرب جزيرة قران . وهي جزيرة من أصل بركاني حديث على شكل مخروطي ، له قمة واحدة يبلغ ارتفاعها ٢٤٣٨ مترا ، وتتخلل سطح الجزيرة عدة فوهات بركانية وليس بها أى دلائل على حدوث ثوران حديث .

وجزيرة جبل الطير التي تبلغ مساحتها حوالي ثمانية كيلو مترات مربعة ، غير آهلة بالسكان ، فيما عدا أطقم تشغيل الفئارة ، التي تشرف على إدارتها شركة أثيوبية ، وهي نفس الشركة التي تقوم بإدارة فئارة جزيرة أبو علي<sup>(٢)</sup> .

جزيرة جبل الزهير : وهي عبارة عن مجموعة من الجزر الصغيرة ، التي تقع على بعد ٤٢ كيلو مترا جنوب شرق جزيرة جبل الطير ، وعلى بعد ٥٧ كيلو مترا من الساحل اليمني . وهذه المجموعة تضم عدة جزر أهمها جزر الزاوية Quoin ( ٤٥ مترا ) ، الكومة Haycock ( ١٦٦ مترا ) ، المنخفضة Low ( ١٤٦ مترا ) ، سابا Saba ( ١١٦ مترا ) . وجزيرة القمة الوسطى Centre Peak ( ١٧٢ مترا ) التي تمثل النهاية الجنوبية الشرقية لمجموعة الزهير .

(١) Arab Information Center. People's Democratic Republic of Yemen. - N.Y., 1973, p.2.  
(٢) صلاح الدين فهمي . المصدر السابق .

أما جزيرة جبل الزبير ، تقع على بعد ١٥ كيلو مترا جنوب شرق جزيرة سابا ، وهي تعتبر من أكبر جزر هذه المجموعة ، حيث تبلغ مساحتها حوالى ١٧ كيلو مترا مربعا ، ويصل ارتفاعها إلى ٢٢٣ مترا .

#### ب - جزر البوابة الشمالية ( الجانب الأفريق ) :

وتتمثل في مجموعة جزر شط دهلك Dahalak ، الذى يمتد تجاه الجنوب الشرق لمسافة ٣٢٩ كيلو مترا ، بحيث تبعد حافته الخارجية عن الساحل الأفريق بمسافة تتراوح بين ٥٤ ، ١٤٤ كيلو مترا .

وتنتشر فوق دهلك ما يقرب من ٨٢ جزيرة ، معظمها صغير الحجم ، يتكون من الصخور المرجانية ، ويحيط بمعظمها الشعاب المرجانية الكثيفة . لذلك فإن حركة الملاحة بين هذه الجزر تتسم بالصعوبة البالغة ، خاصة وأن القنوات الملاحية الفاصلة بين هذه الجزر متواضعة الأعماق ، يكتنفها الكثير من المخاضات الضحلة Shoals ويستثنى من ذلك القناة الواقعة بين جزيرتي حارمل Harmil و جزيرة انتيانور Entaentor ، الواقعة على بعد ١٥ كيلو مترا جنوب شرق حارمل . وهذه القناة تمثل الطريق الوحيد المؤدى الى مصوع ، وهى خالية من العقبات وتصلح لمروء السفن التجارية .<sup>(١)</sup>

وتعتبر جزيرة دهلك الكبيرة أهم وأكبر جزر هذه المجموعة ، إذ تبلغ مساحتها نحو ٨٠٠ كيلو مترا مربعا ، وتقع على الجانب الغربى لشط دهلك ، وعلى بعد ٤٣ كيلو مترا تقريبا من الساحل الأفريق المواجه .

وهذه الجزيرة تتكون من الصخور المرجانية ، وسطحها يميل الى الاستواء والانخفاض وأعلى أجزائها يتمثل فى جبل قسم Kusum الذى يقع بالقرب من رأس انتالو Antalo هذه الرأس تمثل الطرف الشمالى الغربى للجزيرة .

وسواحل الجزيرة هداية ، كثيرة التشترش ، حيث يتخلل الساحل الشرقى منها خليج تتخلله جزيرة صغيرة تسمى عروه Arwa ، كما يكتنف الساحل الغربى

(1) Red Sea and Gulf of Aden Pilot, p. 241

خليجاً صغيراً آخر يسمى بخليج موسى نيفت Miss Nefit ، تقع عند مدخله  
جزر مرجانية ، تكاد تغلقه تماماً .

## ٧ - جزر البوابة الجنوبية :

وتتمثل في كل من جزر عبد الحورى . والاخوين وسوقطرة ، التى تقع عند  
مدخل خليج عدن ، على بعد يتراوح بين ٣٥٠ ، ٤٠٠ كيلو مترا جنوب شرق  
رأس فارتاك على الساحل الآسيوى المواجه ، وعلى مسافة تتراوح بين ٩٠ ، ٣٣٥  
كيلو مترا شمال شرق رأس عسير ( جر ادغوى ) .

وهذه المجموعة الجزرية بنفورها عن رأس عسير تجاه الشمال الشرقى واقترابا  
نسبيا من رأس فارتاك قد ضيقت من اتساع مدخل خليج عدن ( ٣٥٠ كيلو  
مترا ) ، وأصبحت أكثر قربا من خطوط ومسارات الحركة الملاحية عبر خليج  
عدن ، الذى يعد بمثابة « عتبة » أو خشبة قفز للدخول إلى باب المندب .

ولا شك أن الوصول الى درجة تحكم عالية في الشقة البحرية المحصورة بين  
هذه الجزر والساحل الآسيوى ، والتي تتميز باتساعها النسبى ( ٣٥٠ كيلو مترا )  
يتطلب ضرورة السيطرة على الجانبين معا ، وإخضاعها لسيادة واحدة ، حيث  
أن السيطرة على جانب دون الآخر سوف يضعف من درجة التحكم في هذه  
الشقة البحرية الواسعة نسبيا . بل إن الوجود على جانب واحد قد لا يصبح  
مأمونا ، دون تأمين الجانب الآخر ، وإبعاده عن سيطرة القوى المتنافسة المناوئة ،  
التي ستحرص على تحقيق درجة عالية من السيطرة التى لا تتحقق إلا بالجمع بين  
الجانبين .

ولعل ذلك قد يفسر لنا لماذا حرصت بريطانيا بعد احتلالها لعدن ، على  
فرض سيطرتها بالقوة على جزيرة سوقطرة ، بالرغم من توافر كل عوامل الطرد في

---

• عبد الحورى جزيرة صخرية يعيش عليها ما يقرب من ١٥٤ شخصا فقط يعملون في صيد وتجفيف سمك  
القرش أو ما يسمى باللحم . أما الأخوين فهما جزيرتان صغيرتان ، الأولى اسمها صمما يعيش عليها ٦٤ شخصا ،  
والثانية دارزه لا يعيش عليها أحد . يمكن مراجعة : سليم الزبال . سقطرى : تحسبا لجزيرة أهل الكهف . -  
المرى : العدد ١٥٢ ، يوليو ١٩٧١ ، ص ص : ٨٤ - ١٠٦ .

هذه الجزيرة . ولاشك أن أحد العوامل الرئيسية التي دفعت بريطانيا لذلك تتمثل في محاولات فرنسا في ذلك الوقت لإفرض سيطرتها على الجزيرة . كما أن ذلك قد يفسر لنا أيضا حرص الاتحاد السوفيتي في الوقت الحاضر على ضرورة التواجد الفعال في جزيرة سوقطرة ، ليس لامتيازات موقعها فحسب بل أيضا لتأمين وجوده على ساحل عدن ، وتجنب وقوعها في يد القوة المنافسة .

وتعتبر جزيرة سوقطرة Socotra . أكبر جزر هذه المجموعة ، حيث تبلغ مساحتها نحو ٣١٠٠ كيلو مترا مربعا وهي تقع في نهاية المجموعة تجاه الشمال الشرقى . ومن هنا تأتى أهمية سوقطرة ، حيث تمثل أكثر الجزر قربا من الساحل الآسيوى المواجه . وأكثر الجزر اشراقا على مسارات الحركة الملاحية المتبادلة بين بحر العرب وخليج عدن فهي تقف كالحارس عند المدخل الجنوبي للبحر الأحمر . ولذلك فإن البرتغاليين جعلوها منذ ١٤٨٤ عاما قاعدة لسفنهم الحربية التي كانت تنطلق لفتح البحر الأحمر في وجه السفن المصرية وسفن البندقية . وفي الحرب العالمية الثانية اتخذ الحلفاء من هذه الجزيرة قاعدة لهم ، تنطلق منها الطائرات لتتعب السفن والغواصات الألمانية والإيطالية لمنعها من مزاوله نشاطها في غرب المحيط الهندى .

وسطح سوقطرة عبارة عن مجموعة من المصاب الجيرية ، تتخللها قم جبلية جرانيتية . يصل ارتفاع بعضها الى ١٢١٩ مترا كجبال حجهر . ويتخلل هذا السطح بعض الأودية المائية الموسمية الجريان ، معظمها يصبح كالسيل الجارفة في مواسم المطر ، وجافة في مواسم الجفاف ، وقليل من هذه الأودية من يواصل جريانه حتى ساحل البحر .

---

• هناك اختلاف حول اسم الجزيرة ، فأهلها يكتبن الاسم سكرترة أو سقوطرة ، والمسلماني ياتقون الحموى اتفاقا على سقطرى ، وللمرجع أن اسم الجزيرة مشتق من كلمتين عربيتين هما « سوق القطرة » ، والمقصود تلك السوائل التي تتساقط من جلود الغربة التي تنسوق فوق المرتضات ، مثل شجرة (الحق) التي تضر سائلا خاصا ، إذا تسرب إلى العين أقدمها البصر لفترة ، وثل شجرة ( دم التين ) التي تضر سائلا أحمر اللون ، عبارة عن مادة شبيهة بالصمغ تصدر للخارج وتستخدم كمادة مطهرة قابضة لله .

والهضاب لا تترك على سطح سوقطره سوى سهل ساحلي ضيق ، وإن كان يتسع قليلا تجاه الساحل الجنوبي ، حيث تغطي فرشاة من الرمال والزلط . والساحل الجنوبي للجزيرة بشديد الاستقامة مقارنة بالساحل الشمالي ذى الطبيعة الهادئة ، والذي يكتنفه الكثير من الخلجان الساحلية الصغيرة . ومعظم المراسى القائمة على هذه الخلجان تصبح مكشوفة أمام الرياح الموسمية الشمالية الشرقية ، فلا تتوفر لها الحماية اللازمة لرسو السفن إلا في فترة الرياح الجنوبية الغربية .

وجزيرة سوقطره جزء من المحافظة الأولى من محافظات اليمن الديمقراطية ، ويسكنها حوالى ١٦٠٠ نسمة ( ١٩٦٦ م ) ، يتركز البدو منهم على المرتفعات الوسطى بينما يتركز معظم السكان فى القرى الساحلية ، خاصة على الساحل الشمالى . ويأتى هذا التركيز على الرغم من انتشار الأوبئة والأمراض فى المناطق الساحلية وتميز المناطق الجبلية بمناخ صحى . وتعتبر ( حديبو ) أكبر مراكز العمران فى الجزيرة وهى العاصمة ، تليها قلنسية وقاضب ، جميعها تقع على الساحل الشمالى ، ويعمل السكان فى التجارة وصيد البحر ، وتعتبر قلنسية من أكبر مراكز صيد سمك القرش وتجارته . ولاشك أنه على الرغم من موقع الجزيرة الهام إلا أن ظروف الموضع تشكل عقبة أمام استخدام الجزيرة كقاعدة عسكرية ، سواء من حيث تضرس السطح ، واستقامة السواحل ، وندرة الموارد الطبيعية اللازمة للتمويل ، ولذلك فإن استخدام الجزيرة كقاعدة بحرية أو جوية يحتاج الى امكانيات مادية وتكنولوجية هائلة لا تقدر عليها سوى دولة عظمى .

### والخلاصة :

يمكن القول بأن الجزر أحد المعالم الرئيسية لمنطقة المدخل الجنوبى للبحر الأحمر ، وبالتالي فهي تلعب دورا بارزا فى الاستخدام السياسى للمدخل . ويرجع ذلك الى كثافة هذه الجزر من ناحية وطبيعة ونمط انتشارها داخل هذا المسطح المائى . فعدد جزر منطقة المدخل يمكن تقديره بحوالى ٣٣٠ جزيرة ، غالبيتها جزر متناهية فى الصغر .

وتتركز غالبية الجزر (حوالي ٢٩٠ جزيرة) داخل القسم الشمالى من منطقة المدخل ونعنى به الجزء الجنوبي من البحر الأحمر ، الذى يزدهم بها ، حتى أن الكثافة الجزرية فى هذا الجزء تبلغ نحو ٢ر٣ جزيرة فى كل كيلومتر مربع . وهى كثافة مرتفعة تؤدى بلا شك الى تعقيد المجرى الملاحي وتزيد من احكام وسيطرة اليابس على الماء ، على اعتبار أن هذه البقع الجزرية ، ما هى إلا قواعد متقدمة لليابس داخل الماء .

وتزيد قيمة هذه الجزر وأهميتها ، كلما اقتربنا من خاصره المدخل الجنوبي (باب المندب) ، حيث تصبح هذه الجزر بمثابة مفاتيح رئيسية للتحكم فى باب المندب ، مثل جزر برم ودميرا وسيا وفاطمة وحالب وظفار وحنيش . وتزايد أهمية الجزر وقيمتها يعنى تزايد الطلب الاستراتيجى عليها من جانب القوى العظمى من ناحية ، وتزايد الأعباء الدفاعية الملقاة على عاتق الدول التى تتبعها هذه الجزر من ناحية أخرى .

وهناك تناقض صارخ بين أهمية موقع جزر منطقة المدخل وموضعها . فغالبية هذه الجزر تستمد أهميتها من موقعها ، كمفاتيح للحركة داخل الإطار العام لمنطقة المدخل ، بينما تكاد ظروف الموضع لا تساهم فى هذه الأهمية ، بل تحدد منها أحيانا . وسليبات ظروف الموضع تتراوح بين سيادة المظهر الجبلى الوعر Ruggedness من ناحية ، وصعوبة الحصول على المياه العذبة نتيجة لسيادة ظروف الجفاف الشديد من ناحية أخرى ، وصعوبة الجريان السطحي لدخول الصخور الجيرية المسامية فى تركيب بنية كثير من الجزر ، فضلا عن انتشار الشعاب المرجانية حول سواحل الجزيرة وما يرتبط بذلك من تعذر الحركة Accessibility أمام هذه السواحل .

وسليبات الموضع قد انعكست أيضا وبوضوح على عدم صلاحية معظم هذه الجزر للسكنى ، فمعظم هذه الجزر خاوية وغير مأهولة ، ولا يستثنى من ذلك إلا عدد قليل للغاية منها .

وخلو جزر المدخل من السكان أو قلة عددهم مع تزايد أهميتها ، يجعل من



هذه الجزر مطعما للقوى الأجنبية . كما أن خلو هذه الجزر قد انعكس على عدم وضوح الهوية السياسية لبعض جزر المدخل ، حيث أن بعض هذه الجزر ما زالت موضع خلاف حول ملكيتها وتبعيتها بين دول المدخل ، كما هو الحال بالنسبة لجزر أبو عيل والذبير وجبل الطير وقران وطبقار وحنيش .

### خصائص الساحل والرفرف القارى :

يمكن تقدير الطول الإجمالي لسواحل منطقة المدخل الجنوبي بحوالى ٣٧٩٢ كيلو مترا . وإذا قارنا هذا الطول بمساحة المسطح المائى لمنطقة المدخل ، والتي يمكن تقديرها بنحو ١١٧٩٠٤ كيلو مترا مربعا - فان كل كيلو متر من الساحل يقابل نحو ٣١١ كيلو متر مربعا من المسطح المائى . وهذا يوضح أن سواحل منطقة المدخل تتميز بصفة عامة بالطول النسبي .

وزيادة طول الساحل بالنسبة للمسطح المائى ، يعنى زيادة قدرة السواحل على التحكم فى البحر Sea Mastery . ولذلك فإن هذه السواحل الطويلة تعنى نظريا زيادة ارتباط سكان دول المدخل بالمسطح المائى ، ولكن يبدو أن طول السواحل ، لا يكفى فى حد ذاته لتوثيق العلاقة والرباط بين سكان هذه السواحل الطويلة والمسطح المائى ، وزيادة درجة تحكمهم فى مياهه ، ويتضح ذلك جليا من خلال عدة مظاهر تتمثل فى ضعف التركيز العمرانى والسكانى على السواحل ، وضآلة حجم المنافذ البحرية ، وقلة الطرق الرئيسية التى تتعامل مع خط الساحل .

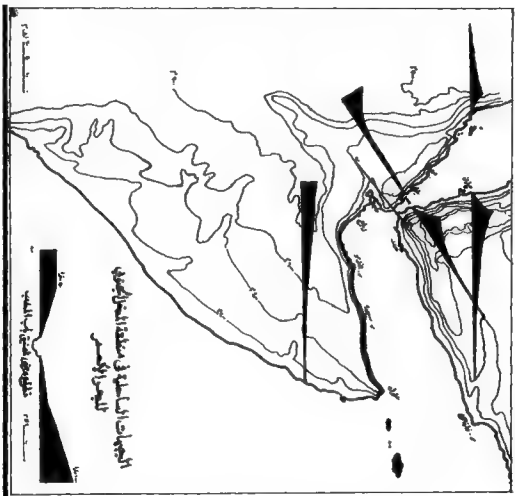
### وفيا على خصائص سواحل منطقة المدخل :

- ١ - يتميز خط السواحل فى منطقة المدخل الجنوبي بصفة عامة بالاستقامة ، وذلك يرجع الى طبيعة نشأته كحافات صدعية Fault scarps ، ساهمت فى

---

• استخدم المؤلف هذا التعبير بوسى من المصطلح الجيولوجى المعروف بالتحكم فى التربة Soil Mastery والذي يبر عن العلاقة بين السكان والأقاليم السياسى يمكن مراجعة :

فيفلدر . بيسى ج . الجيولوجيا . - مترجم . - القاهرة : الفكرى ، ٦٧ ، ص ٤٣ .



نشأتها سلسلة من العمليات الجيولوجية والحركات الأرضية المعقدة التي أصابت قشرة الأرض في هذه المنطقة على فترات مختلفة ، فالجزء الجنوبي من البحر الأحمر قد تأثرت خطوط سواحله بالدرجة الأولى بهبوط غير منتظم بين الكتل الواقعة بين خطوط الانكسار ، بينما ليس هناك آثار واضحة لحدوث عملية انفصال بين الكتل المصدوعة *Rifted Blocks* <sup>(1)</sup> . وقد تأثرت الحافة الغربية للطرف الجنوبي من البحر الأحمر بحركة رفع *Uplift* ظهرت آثارها على الحلقات التي تسمى بألب الدنااكل *Danakil Alps* . وخطوط الساحل في مضيق باب المندب قد تكونت هي الأخرى بهبوط كتلة مصدوعة صغيرة في هذا الموضع ، صاحبها حركات أرضية ونشاط بركاني في المناطق المحيطة ، خاصة في البلايوسين . وليس هناك آثار واضحة لحدوث عملية انفصال بين الكتل المصدوعة وان كان هناك ترحح للساحل الأسوي تجاه الشمال ، وقد قدر هذا الترحح بنحو ٤٠ كيلو مترا .

أما خليج عدن فقد تكونت سواحله نتيجة لانفصال كتلتين قارتين عن بعضها بحركة ميكانيكية ، وهي نفس الحركة التي أدت الى تكوين حافة شيبا ، التي تمتد عبر الخليج من الشمال الشرق الى الجنوب الغربى . وتؤكد بعض الدراسات أن هذا الانفصال قد صاحبه ترحح شبه الجزيرة العربية تجاه الشمال الشرق بمسافة تبلغ نحو ٤٠ كيلو مترا <sup>(2)</sup> . وقد امتد هذا الترحح الصدعى الى سواحل خليج تاجوره ، التي تتميز أيضا بتعرج واضح مما يدل على تأثير هذه الحافات الصدعية بحركات أرضية أخرى ، خاصة عمليات الرفع والنشاط البركاني .

٢ - وسواحل المدخل على استقامة خطوطها ، إلا أنها كثيرة الرؤوس ، التي تتميز بصفة عامة بانخفاضها وصغرها وقصرها ، ويفصل بعضها عن بعض مسافات محدودة . ولذا فإن هذه الرؤوس البارزة المتقاربة لم تستطع أن تقطع

(1) Hutchinson R. Tectonic Significance of Regional Geology and Evaporite Lithofacies in MNortheastern Ethiopia. - Phil.trans. Roy. Soc. Lond.A., 767, pp.313-329, 1970

(2) AbdelGawad, M. op. cit.

الساحل وتشرشره ، ولم تصنع بينها سوى جوانات أو خلجان صغيرة ومحدودة ، يصعب استخدامها كمرافئ طبيعية بمثل ما يصعب تحويلها الى موانئ صناعية كبيرة .

وهذه الرؤوس البارزة فضلا عن قصر امتدادها داخل المياه ، فهي منخفضة لا تقوى على توفير الحماية الكافية من أمواج البحر وأنوائه .

ولاشك أن عدم وجود مجارى نهري منتظمة الجريان في منطقة المدخل تنتهى الى البحر قد ساعد على استقامة الساحل ، حيث أن وجود الدالات النهرية والمستنقعات الساحلية يقطع الساحل ويشعره .

وفيما يلي دراسة موجزة لأهم وأكبر الخلجان التي تكتنف سواحل منطقة المدخل :

### الساحل الافريقي :

١ - خليج بيلول : ويقع بين رأس دارما R. Darma جنوبا ومصب وادى جولا Gola شمالا . ويتراوح عمقه بين ٥ ، ٢٧ مترا ، وتتخلله بقعة من الشعاب المغمورة ، يبلغ عمق الماء فوقها ١٥ مترا ، كما تتخلله بعض المضاحل . والشعاب المرجانية تمتد بمحاذاة سواحل الخليج على هيئة حواجز .

وخليج بيلول يضم مرسى جيدا للقوارب والسفن التجارية الصغيرة ، حيث تتوفر لهذا المرسى الحماية من الرياح الجنوبية الشرقية القوية التي تسود في فصل الشتاء ، ولكنه مفتوح أمام الرياح الشمالية .

ب - خليج عصب : ويقع بين رأس لوما شمالا ورأس دهنابه جنوبا . وهو خليج متسع يتمتع بحماية جيدة من أمواج البحر المكشوف نتيجة لوجود سياج من الجزر على الحافة الخارجية للخليج . والسهل الساحلى لخليج عصب ملئ بالمستنقعات ، خاصة في حالة المد العالى .

ج - خليج تاجورة : ويقع فيما بين رأس بر Ras Bir شمالا ورأس جيبونى ،

التي تبعد تجاه الجنوب لمسافة ٤٠ كيلو مترا ، ويمتد هذا الخليج تجاه الغرب حتى غبة الخراب .

وسواحل خليج تاجورة ، في معظم أجزائها عبارة عن حوايط مرتفعة ، خاصة ناحية الجنوب ، حيث يمتد السهل الساحلي ، أو يكاد في بعض الأماكن ، وهو يتميز بأنه قاحل بالقرب من البحر ، خصبا في الأجزاء الداخلية .

وتقع جزر موسى المرجانية على الجانب الجنوبي من مدخل الخليج ، على مقربة من رأس جيوتى .

### الساحل الآسيوى :

١- خليج قران : ويقع بين الساحل اليمنى والجانب الشرقى من جزيرة قران . والقسم الجنوبي من هذا الخليج ينقسم إلى ذراعين بفعل لسان صخرى يمتد داخل مياه الخليج ، ويسمى بلسان محاسن Mahasin ( ٤٧ مترا ) ، والذي تمثل نهايته الشرقية رأس حراق Harafi .

والمدخل الشمالى للخليج يقع بين قرية اللحية الساحلية والجزيرات المقابلة للساحل وتعرض هذا المدخل الشهاب المرجانية والأعماق الضحلة . أما المدخل الجنوبى فينحصر بين جزر ريشه ورأس البياض شرقا ، ولا تتعرض أية عقبات . لذا فالدخول إلى الخليج يكاد يقتصر على المدخل الجنوبى .

وأفضل المراسى بخليج قران يقع في حوض الساحل الجنوبى ، حيث يتراوح عمقه بين ٣١ - ٣٦ مترا كما تتوفر له الحماية من الرياح الجنوبية القوية .

ب- مرفأ عدن : وهو محصور بين شبه جزيرة عدن من ناحية الشرق ، وشبه جزيرة عدن الصغرى من ناحية الغرب . أما عن شبه جزيرة عدن أو رأس عدن ، فهي عبارة عن كتلة مرتفعة من الصخور البركانية ، يصل ارتفاعها إلى ٥٥٧,٦ مترا . أما شبه جزيرة عدن الصغرى أو البريقة فهي عبارة عن كتلة مرتفعة من الصخور الجرانيتية ، فيبلغ ارتفاع أعلى قممها ( جبل أم مزلقام ) نحو

٧٧٣ر٤ مترا . وتصنع رأس عدن في الشرق مع شبه جزيرة عدن الصغرى في الغرب خليجا بحريا واسعا . يتراوح عمقه بين ١٨ - ١٦ مترا وتوفر له الحماية من الرياح والأمواج بفضل الحوايط الجبلية المرتفعة التي تحيط به من الشرق والغرب والشمال .

٣ - تتميز سواحل منطقة المدخل بأنها سواحل مرجانية هداية *Fringing reefs* حيث تتداخل الشعاب مع هذه السواحل في بعض الأجزاء وتمتد أمامها على هيئة حواجز في أجزاء أخرى ، بحيث يصل عرضها أحيانا إلى مئات الأمتار .

ولاشك أن عدم وجود مجارى نهرية تصب مياهها العذبة أمام السواحل ساعد على تكاثر ونمو الشعاب المرجانية وتداخلها مع خط الساحل على هذا النحو .

٤ - السهل الساحلى في منطقة المدخل يتميز بصفة عامة بأنه رمل منخفض ، فضلا عن طبيعته القاحلة ، حيث يسود على امتداده مناخ صحراوى ، لا يتخلو في بعض الأجزاء من غطاء نباتى متدهور فقير . وذلك على الجانب الآسيوى أو الجانب الأفريقى . فكلاهما يقع في منطقة ظل مطر نتيجة لوجود حوايط صخرية عالية ، تمتد على طول ظهر السهل الساحلى .

والسهل الساحلى على الجانب الآسيوى يبدو أكثر اتساعا منه على الجانب الأفريقى وهو يتراوح بين أمتار قليلة بالقرب من رأس باب المنذب وحوالى ٤٨ كيلو مترا على امتداد خط عرض ١٦ شمالا . كما يتسع السهل إلى ما يقرب من ٥٤ كيلو مترا على طول وادى باننا *Bana* ، الممتد على بعد ٦٠ كيلو مترا شرق عدن . والسهل الساحلى يكاد يختفى في بعض الأجزاء ، كما هو الحال غربى عدن ، وذلك حين تقترب أقدام جبل أم بركة من خط الساحل ، الذى يبدو على هيئة جرف عال .

والسهل الساحلى على الجانب الآسيوى يتدرج في الارتفاع نحو الداخل ، حيث تمتد حوايط صخرية عالية ، تمثل أجزاء من الحافة الشرقية للهضبة

العربية . هذه الهضبة تتحدر صوب الشرق ، لذا تؤلف هم هذه الحافة خطا متقطعا من الكتل الجبلية المنفصلة الشاهقة الارتفاع . ويتراوح ارتفاع هذه الحواط بين ١٥٠ - ٢٧٤٣ مترا . ويمثل جبل شاراج Sharag ، أعلى قم هذه الحواط ، ويقع هذا الجبل على بعد ٨٠ كيلو مترا شرق خليج قران .

ويتقطع انسياب السهل الساحلى نتيجة لوجود العديد من التلال والحافات الرملية ، فضلا عن الاودية الجافة التى تشق طريقها عبره ، كأودية الأهوار واللسان والزبد والعين . وهذه الأودية غالبا ما تكون مراكز للقرى ، حيث تقوم زراعة معيشية محدودة . كما أن هذه الأودية تستخدم كمسارات لطرق القوافل .

أما السهل الساحلى على الجانب الأفرى فيبدو ، بصفة عامة ، أقل اتساعا منه على الجانب الآسوى ويرجع ذلك إلى اقتراب الحواط الجبلية من خط الساحل فلا تترك إلا سهلا ساحليا ضيقا . وأكثر أجزاء هذا السهل اتساعا تقع على الساحل الجنوى لخليج عدن فبا بين زيلع وبلهار ، حيث يصل الاتساع إلى أكثر من ٥٠ كيلو مترا . ففى هذه النقطة تراجع القسم الجبلية وتترك الجبال ضيحا أمام عدد من الأودية ، التى أهمها أودية جرياد وسليل وقوره ماندهاو وعدد . وبصفة عامة فإن السهل الواقع غربى بريرة يتميز بالانخفاض والاتساع عن الجزء الواقع إلى الشرق منها ، والذي تخلفه مجموعة من التلال الساحلية ، تظاهرها عن قرب حواط جبلية تتكون أساساً من الصخور الجيرية .

ويضيق السهل الساحلى حول خليج تاجوره وغبة الخراب ، بحيث لا يزيد الاتساع على الجانب الشمالى للخليج عن عشرة كيلو مترات ، فى حين يبلغ مداه فى الضيق على الشاطىء الجنوى ، بحيث يمتد فى بعض الأجزاء التى تقترب فيها الحواط البركانية من الساحل فيظهر خط الساحل على هيئة جروف عالية نسبيا . ويبلغ ارتفاع أعلى هذه الحواط الجبلية نحو ٧٥٥ مترا ويمثل فى قمة جبل آرتا Arta جنوب غربى رأس عيمو Eiro .

والملاحظ أن السهل الساحلى على الجانب الأفرى لياى المتدب أكثر اتساعا منه على الجانب الآسوى المقابل ، خاصة فبا بين رأس دمرا شمالا ورأس سيعان

جنوبا ، حيث يصل الاتساع إلى نحو سبعة كيلو مترات ، في حين لا يزيد اتساعه على الشاطئ المقابل عن كيلو متر . أما الحواطط الجبلية فيبلغ ارتفاعها نحو ٣٦٧ مترا عند ظهر رأس سيطان وتتمثل في جبل ريبيرا Ribira ، في حين لا يزيد ارتفاع جبل حامس Hasis الذي يظهر رأس باب المندب عن ٢٦٨ مترا .

٥ - يتميز الرفوف أو الرصيف القارى Continental Shelf . أمام سواحل منطقة المدخل بالضيق بصفة عامة ، وذلك يرجع الى طبيعة تكوين حوض منطقة المدخل ، كأخلود صدعى ، سواحله انكسارية ، فتتحدّر أرضفته بمعدل شديد Steep slope وسريع نحو القاع .

والملاحظ أن الرصيف القارى يبلغ أقصى اتساعه شمال بوغاز باب المندب ، حيث يصل اتساعه أمام الساحل الأفريقى عند مصوع ما يقرب من ١٥٤ كيلو مترا ، ويقل عن ذلك أمام الساحل الآسيوى وعلى نفس خط عرض مصوع ويبلغ نحو ١٠٠ كيلو متر . ويتحد الرصيف الآسيوى شمال باب المندب ويشكلان معا رصيفا واحدا ، يبلغ اتساعه نحو ١٠٥ كيلو مترات وذلك في القطاع الممتد بين قرية الموشج على الساحل اليمنى وساحل خليج بيلول .

ويضيّق الرفوف القارى بوضوح أمام سواحل خليج عدن ، حيث يتحدّر الساحل بمعدل شديد نحو القاع ، مع ملاحظة أنه أكثر اتساعا أمام الساحل الآسيوى بين ٣٨ كيلو مترا أمام بندر عباس وحوالى كيلو مترين أمام رأس القصيدة غربى المكلا . أما الرصيف القارى الممتد أمام الساحل الأفريقى فهو يتميز بالضيق الشديد حيث لا يتجاوز أقصى اتساع له ١٦ كيلو مترا ، وذلك أمام رأس هميس Humbeis .

• الرصيف القارى يقصد به ذلك الجزء من اليابس المغمور بجلاء الساحل والممتد من سيف البحر حتى العمق الذى يظهر منه ازدياد واضح في الانحدار نحو املاق بحريه أكبر ، وهو ما يسمى بالانحدار القارى والذي يهبط الى قاع البحر . ويتراوح اتساع الرصيف القارى عادة بين ١٦ - ٢٤٠ كيلو مترا ( ١٠ - ١٥٠ ميلا ) بينما يتراوح متوسط عمقه بين ٩٠ - ١٨٠ مترا ( ٣٠٠ - ٦٠٠ قدم ) . يمكن مراجعة :

Daly, R. The Floor of the Ocean: New light on old Mysteris. - N. Caroline: = Univ. of N. Carolina Press., 1942, op. 9, 10.



والرصيف القارى يعد من الناحية الاقتصادية ، أهم أجزاء البحر بالنسبة للاستغلال الاقتصادى ، حيث تتوفر الظروف الملائمة لتكاثر الكائنات الحية من نبات وأسمالك وقواقع نتيجة لوصول ضوء الشمس اللازم لعملية التمثيل إلى هذه الأعماق الضحلة . فضلا عن ذلك فإن هذه الأعماق الضحلة تسمح بإمكانية التنقيب عن الموارد المعدنية واستغلالها .

وضيق الرصيف القارى أمام سواحل منطقة المدخل يعنى - بنص المادة الثانية من اتفاقية جنيف عام ١٩٥٨ م<sup>(١)</sup> - ضيق المنطقة التى تباشر عليها الدول الشاطئية لمنطقة المدخل ، كافة حقوق السيادة فيما يتعلق باكتشاف واد تغلال الموارد الطبيعية . وقد حددت الاتفاقية عبق هذه المنطقة بنحو ٢٠٠ متر .

ولاشك أن هذا العامل يؤثر فى التقليل من درجة ارتباط الانسان بالمدخل البحرى وثرواته ، لاسيما أن الشعاب المرجانية تغطى جزءا كبيرا من الرصيف القارى الضيق بطبيعته خاصة أمام سواحل خليج عدن . ومن الناحية الأخرى ، نجد أن دول المدخل من الدول النامية والمتخلفة تكنولوجيا ، مما يحيد من قدرتها على اكتشاف واستغلال ثروات القاع ، مما يتيح الفرصة أمام الدول الأجنبية للتدخل فى المنطقة ، سواء بدعوة من دول المدخل أو بغير هذه الدعوة ، خاصة وأن هذه الدول لا تتوفر لديها وسائل حماية هذه الثروات غير المستقلة .

• •

ولهذه الخصائص التى تتميز بها الجبهات الساحلية آثار واضحة على الاستخدام السياسى يمكن ارجازها فى النقاط التالية :

#### ١ - تباين التل السكاني والعمرانى :

لعل أول ما يسترعى النظر لخريطة توزيع السكان فى منطقة المدخل هو ذلك التباين الواضح ، بين السواحل والأجزاء الداخلية . وهذا لا يرجع إلى كثافة عالية فى الداخل بقدر ما يرجع إلى تداخل شديد على الأطراف الساحلية .

(1) Whiteman M. Conference on the Law of the Sea Convention on the Continental Shelf. American Journal of International Law, 1958, p. 629-639.

ولا شك أن عوامل الجفاف المرتبطة بالظروف الطبوغرافية يشكل العامل الرئيسي وراء هذا التخلخل السكاني الواضح القائم على السواحل .

وبصفة عامة فإن المطر يسقط في هذه المنطقة صيفا ، أما الشتاء فهو فصل الجفاف . ولا تزيد كمية الأمطار الساقطة سنويا بأى حال عن ٢٥ سنتيمتراً على الجبهات الساحلية . فالساحل الأفريقي من منطقة المدخل يقع في ظل المطر ، حيث تقف الحواجز الجبلية الواقعة غربا في مواجهة الرياح الجنوبية الغربية صيفا ، فضلا عن أن هذه الرياح تصل الى هذه الحواجز الجبلية منهكة وقد فقدت الكثير من خصائصها البحرية . ويستقبل الساحل الأفريقي ، أمطارا قليلة للغاية في فصل الشتاء عن طريق الرياح الموسمية الشمالية الشرقية بعد مرورها على البحر الأحمر وخليج عدن .

أما الساحل الآسيوى من المدخل ، فأماطاره قليلة للغاية في فصل الصيف ، وتسقط عقب وصول الرياح الجنوبية الغربية وعبرها المسطح المائى . والأمطار التى تسقط فوق مرتفعات اليمن هى من النوع التصاعدى . أما في فصل الشتاء فيقع الساحل في ظل الرياح الشمالية الشرقية القارية بطبيعتها .

وعلى ذلك ، فإن إقليم المرتفعات الداخلية في منطقة المدخل يمثل إقليم جذب للسكان ، في حين تمثل السواحل أقاليم طرد . فالمناطق الساحلية لا تضم سوى ١١٪ من جملة سكان دول منطقة المدخل وذلك طبقا لتقديرات عام ١٩٧٠ م . وهذه النسبة تختلف بين دولة وأخرى ، فبينما يضم ساحل جيبوتي ما يقرب من ٩٥٪ من السكان - باعتبار جيبوتي جيب ساحلى - نجد أن الساحل الصومالى المطل على خليج عدن لا يضم سوى نسبة تتراوح بين ٢ ، ٣٪ .

ولو تأملنا مراكز العمران ونمط توزيعها وأحجامها ستلاحظ على الفور تزايد معدل التباعد بين مراكز العمران الرئيسية وتناقص أعداد وأحجام هذه المراكز كلما بطننا من الكثتورات العالية في الداخل إلى السفوح فالسهل الساحلى . فإستثناء مدينة عدن ( ٢٠٧٥٩٠ نسمة ) لا نجد أحجامها تزيد عن ١٠٠ ألف في المناطق الساحلية التى لا تبعد أكثر من ٥٠ كيلو مترا من ساحل البحر ، في

حين إن هذه الأحجام تتوفر في الداخل مثل أسمره وصنماء فضلا عن أديس أبابا المليونية . أما الأحجام التي تريد عن ٥٠ ألفا فلا نجد منها على السواحل سوى المكلا وجيوتي ومصوع ، وفيها عدا ذلك فان الأحجام صغيرة وقليلة كالحديدة واوبوك وعصب وهرر ، فضلا عن الأحجام القزمية المتمثلة في العديد من القرى التي ترصع الساحل ، ومعظمها من قرى الصيد التي لا يزيد كثير منها عن ٥٠٠ نسمة .

ومن الواضح أن المنافذ البحرية تلعب دورا رئيسيا في توقيع مراكز العمران على الساحل ، حيث أن جميع المراكز الساحلية عبارة عن موانئ ، وتعتمد على الاصطناع في وجودها ، فالواقع لا توجد عوامل أخرى لها دور واضح في توقيع المراكز العمرانية على الساحل كمصببات الانهار أو الفتحات الجبلية .

#### ٢ - تعدد المنافذ البحرية ومسالمة أحجامها :

الناظر إلى خريطة حوض البحر الأحمر ككل وخريطة منطقة المدخل الجنوبي سيلاحظ على الفور تعدد المنافذ البحرية على سواحل منطقة المدخل على الرغم من أن الطبيعة الأخدودية تجمع بين سواحل المنطقتين .

ويمكن تفسير ذلك ، بأنه إذا كانت ظروف الموضع قد قللت من التعرجات الطبيعية Articulations في حوض البحر الأحمر وخليج عدن ، إلا أن ظروف الموقع المتميز والحام للمدخل الجنوبي قد ميزت هذه المنطقة بتعدد المنافذ البحرية بشيء من الحتم أو التصف ، للاستفادة بقدر الإمكان من هذا الموقع الحام .

ويبلغ عدد المنافذ البحرية في منطقة المدخل ما يقرب من أحد عشر منفذا ، غالبيتها من الأحجام الضئيلة والإمكانات المحدودة . وإذا قارنا بين طول سواحل المدخل وبين عدد هذه المنافذ لوجدنا أن معدل التباعد بين كل منفذ بحري وآخر يبلغ نحو ٣٤٤٫٧ كيلو مترا بينما يبلغ هذا المعدل على سواحل حوض البحر الأحمر وخليج عدن ككل نحو ٦٩٥٫٥ كيلو مترا .



ويمكن تصنيف المنافذ البحرية في منطقة المدخل إلى ثلاث مجموعات وذلك حسب مدى ومجال نشاط المنفذ البحري الجغرافي

#### ١ - مجموعة المنافذ المحلية :

وهي المنافذ التي يقتصر مجال نشاطها على الظهير المباشر ، بحكم صغر أحجامها وقلة إمكانياتها ، بحيث لا تتوفر فيها شروطا لموضع مثالي للميناء . وتضم هذه المجموعة كلا من مرسى الصليف ومحا ومصوع وزيلع .

ولا تصلح هذه المنافذ للعمل واستقبال السفن طوال أيام السنة . بل غالبا لا تتوفر فيها القومات الاساسية للمنافذ البحرية خاصة من حيث توفير الحماية من الرياح وأمواج البحر المكشوف .

**مرسى الصليف Salif :** يقع على الجانب الغربي من لسان محاسن الصغرى الذي يمتد داخل مياه خليج قران على الساحل البني . وتتوفر لهذا المرسى الحماية من الرياح من ناحية الشرق والجنوب الشرق نتيجة لوجود جبل محاسن الذي يصل ارتفاعه الى ٤٢ مترا . ويعتمد هذا المرسى أساسا على وجود رصيف بحري متعامد مع الساحل الغربي لمنطقة لسان محاسن ، ويبلغ العمق بجوار هذا الرصيف نحو ستة أمتار .

والصليف يعد من موانئ التصدير في شمال اليمن ، حيث يقوم بصفة أساسية بتصدير الملح<sup>(١)</sup> ، فضلا عن بعض البضائع المحلية الأخرى ، وقد جرى زيادة طول رصيف المرسى وتعميقه لاستقبال السفن عام ١٩٥٨ م<sup>(٢)</sup> .

**مرسى مocha :** وهو مرسى صغير على الساحل البني ، يبعد حوالي ثلاثة كيلو مترات تقريبا غرب مدينة المحا . ويقوم المرسى على خليج صغير عمقه يتراوح بين ٦ ، ٨ أمتار ، تتخلله بعض المضاحل .

وعلى الرغم من تواضع إمكانيات هذا المرسى ، فقد لعب دورا بارزا في

(١) Red Sea and Gulf of Aden. - op. cit., p. 390

(٢) Middle East Year Book, 1960. - Ic. Magazine Ltd. p. 32

تاريخ منطقة المدخل ، خاصة بعد انتشار زراعة البن فوق مرتفعات الجبل ، فكان هذا المرسى هو ميناء التصدير الرئيسى لهذا المحصول الهام ، حتى أن كلمة المينا أصبحت تستخدم كعلامة تجارية للبن الجبى الممتاز. (١) .

**مرسى زيلع Zil'el :** وهو مرسى صغير ، يقع على الساحل الصومالى المطل على خليج عدن . ويقع هذا المرسى على لسان رمل منخفض ، يمتد داخل المياه لمسافة أربعة كيلو مترات تقريبا . وهذا المرسى يسمح باستقبال سفن متوسطة الحجم حيث يبلغ عمقه ٧ر٣ مترا . ويواجه المرسى أمواجاً متوسطة الارتفاع بقبل الرياح الموسمية الشمالية الشرقية .

#### **مجموعة المنافذ الاقليمية :**

وتضم كلاً من موانئ الحديدة ، المكلا ، مصوع ، عصب ، اوبوك ، بريرة ، وتتميز دائرة نشاط هذه المنافذ البحرية بالانتساع نسبيا ، حيث تعدى النطاق المحلى الضيق إلى المجال الاقليمى الأوسع . وهذا يرجع إلى أن إمكانيات هذه الموانئ أفضل سواء من حيث ظروف الموضع أو التجهيزات الصناعية .

وغالبية هذه الموانئ مصطنعة بدرجة كبيرة ، وذلك للاستفادة من موقعها داخل منطقة المدخل . ومعظم هذه المنافذ ليس لها وظيفة محددة وقاطعة ، ولكن يمكن القول بأن الوظيفة الحربية تكاد تكون الوظيفة الأساسية التى من أجلها تم تجهيز هذه الموانئ . وتأتى الوظيفة التجارية فى الدرجة الثانية .

**ميناء الحديدة :** ويقع فى أحضان الساحل الجبى المطل على البحر الأحمر ، وعلى مسافة تقرب من ٢١٠ كيلو متران شمال شرقى برم . وهو ميناء صناعى أقيم على مرفأ طبيعى يتمثل فى خليج كتيب ، وقد أقيم هذا الميناء بمساعدة الاتحاد السوفيتى فى الفترة من عام ١٩٥٨ م حتى عام ١٩٦٦ م . وبدأ بثلاثة أرصفة ومرسى صغير للنفط ، وبطاقة تبلغ حوالى ٥٠ ألف طن سنويا . وقد تم توسيع الميناء فى الفترة من ١٩٧٧ م إلى ١٩٨٠ م بمساعدة بريطانيا وفرنسا ، بحيث

(1) Micropandia, vol VI,p. 957

صبح يضم أربعة أرصفة ، ويعمل بطاقة بلغت نحو ٢٠٠٠٠٠ طن عام ١٩٧٩ م .

وتقوم على خدمة هذا الميناء عدة طرق ممتازة ، تربط الحديدة بكل من صنعاء وتعز والحفا ، وجميعها أنشئت بمساهمة دول أجنبية كالصين والاتحاد السوفيتي وفرنسا وبريطانيا .

**المكلا :** ويقع في حضن الساحل اليمنى المطل على خليج عدن . ويقوم على مرفأ طبيعي ، يتمثل في خليج المكلا ، الواقع بين فوه ورأس مرباط . وهذا الخليج يتكون من حوضين صغيرين ، يفصل بينهما رصيف بحري تقع عليه مدينة المكلا . ويقع المرسى الرئيسى في الحوض الشرقى الذى يصل عمقه الى نحو ٣١ مترا ، وهو محمى من البحر المكشوف والأمواج العالية التى تصاحب الرياح الشمالية الشرقية .

وقد لعبت المكلا دورا تاريخيا هاما ، حيث استخدمتها بريطانيا كأول محطة تموين على طريق الامبراطورية الى الهند ، وفى وقت كانت فيه السفن تحتاج للتزود بالفحم على مسافات مقاربة .

**مصوع :** وهو الميناء الرئيسى لاثيوبيا ، ويقع في حضن الساحل الاريتري المطل على البحر الأحمر . ويقوم الميناء على مرفأ طبيعي يتمثل في خليج عركيكو Archico الواقع بين شبه جزيرة عبد القادر شمالا ورأس عباس R. Amas جنوبا ، ويقع المرسى الرئيسى فيما بين الطرف الجنوبى الشرقى لشبه جزيرة عبد القادر شمالا ورأس مودور R. Mudur التى تمثل الطرف الشمالى الشرقى لجزيرة مصوع .

وقد أقيم ميناء مصوع بمساعدة الولايات المتحدة الأمريكية الذى استخدمته منذ فترة طويلة كقاعدة بحرية ، تمثل المرحلة الأخيرة لرحلة الأسطول السابع في جنوب شرق آسيا . وفضلا عن الوظيفة الحربية للميناء ، فإنه يعتبر ميناء التصدير الرئيسى للبن وبذر الكتان واللؤلؤ والجلود .

**عصب :** يقع في الجزء الجنوبي من الساحل الأريتري ، وعلى بعد ٣٧ كيلو مترا شمال غرب جزيرة برم . ويقوم هذا الميناء على مرفأ طبيعي يتمثل في خليج عصب الواقع بين رأس لوما شمالا ورأس دهنابة جنوبا ، وهو خليج يتمتع بحماية جيدة من البحر المكشوف ، ويتحكم هذا الميناء فيما يقرب من ثلث التجارة الخارجية لأثيوبيا ، خاصة فيما يتعلق بتجارة الحاصلات الغذائية ، حيث أن الميناء مجهز بثلاجات ضخمة لحفظ الأغذية . علاوة على ذلك فحتى عام ١٩٦٧م كان الميناء يضم معمل التكرير الوحيد في أثيوبيا ، ويشمل نشاط هذا الميناء كلا من أثيوبيا والكنغو وجنوب السودان وأفريقيا الوسطى .

**أوبوك :** يقع على الساحل الشمالي لخليج تاجوره ، وهو يقوم على ثنية تكتنف الساحل فيما بين رأس Anne Burt ورأس أوبوك ، الواقعة على بعد أربعة كيلو مترات إلى الجنوب الغربي ، ويتمتع هذا الخليج بالحماية من البحر المكشوف من ناحية الجنوب والجنوب الشرقي نتيجة لامتداد الشعاب المرجانية في هذا الاتجاه ولعدة كيلو مترات .

والجانب الشمالي من المرفأ عبارة عن حائط من الصخور المرجانية ، يبلغ ارتفاعه ٢٤م٤ مترًا . والجانب الغربي أيضا عبارة عن جرف مرتفع يصل إلى ١٢م٢ مترًا .

ويتقسم ميناء أوبوك إلى قسمين يفصل بينهما شطوط غائصة . يعرف القسم الجنوبي باسم الميناء الجنوبي ، وهو مرسى جيد يتمتع بحماية من البحر المكشوف ، ولكنه مفتوح للرياح الجنوبية . ويتراوح عمقه بين ١١ ، ١٣ مترًا . أما القسم أو الميناء الشمالي ، فهو أكثر اتساعا من الجنوبي ، ويتراوح عمقه بين ٩ - ١٥ مترًا . ويتمتع بالحماية في كل أوقات السنة تقريبا ، وتحت أي ظروف جوية .

**بهرورة :** وهي قاعدة بحرية وميناء تجارى يقع على الساحل الصومالى المطل على خليج عدن . وهذا الميناء الصناعى يقوم على مرفأ طبيعي ، يتمثل في خليج صغير نتج عن وجود لسان رمل منخفض ، يمتد على هيئة رصيف بحرى لمسافة ٢٤ كيلو مترا ، تجاه الغرب والجنوب الغربى . لذا فالميناء يتمتع بالحماية من البحر



المكشوف تقريبا ، ولكنه مفتوح امام الرياح الغربية . ولذلك فإن عملية تطوير ميناء بريرة التى ساهم فيها السوفيت ، استدعت ضرورة إقامة خطوط تكسر أمواج Break Waters من ناحية الغرب ، بحيث لم يتيق سوى بوغاز ضيق ، يستخدم كمدخل للميناء . وميناء بريرة فسيح نسبيا يتراوح عمقه بين ٨ - ١٨ مترا ، لذا يسمح بالارساء الجيد فى معظم أجزاء الميناء بمثل ما يسمح بحرية الحركة والمناورة .

### مجموعة المنافذ العالية :

وتشمل ميناءى عدن وجيبوتى . وبجبال هذه الموانئ لا يقتصر على الظهير Hinterland أو اليايس المواجه للميناء أو ما يسمى بالنظير Foreland بل يمتد بمجال نشاط مثل هذه الموانئ وبصورة غير مباشرة لخدمة اليايس الموازى للظهير والنظير على حد سواء ، والواقع على امتداد الطرق المهيضيه الطويله . وتفسير ذلك أن مثل هذه الموانئ تقوم أساسا بخدمة الطريق البحرى الذى تقع عليه عن طريق تجديد تموين السفن المارة بالمياه العذبة والغذاء والوقود وما تحتاج إليه من إصلاحات . لذا فهذه الموانئ هى بالدرجة الأولى موانئ تموين Ports of Call طالما كان الطريق البحرى يعمل بكامل طاقته ، ولكن فى حالة تدهور هذا الطريق نتيجة لانحسار الحركة عنه لسبب من الأسباب فإن هذه الموانئ سرعان ما تتحول إلى موانئ توصيل Transshipment بالدرجة الأولى ، تقتصر مهمتها على نقل السلع والبضائع القادمة من مصادر مختلفة لحساب موانئ أصغر مجاوره ، لا يمكن أن تستقبل السفن المهيضة .

ولعل ذلك هو ما ينطبق بصفة عامة على ميناءى عدن وجيبوتى ، وبصفة خاصة على ميناء عدن . فتدهور طريق البحر الأحمر نتيجة لخلق قناة السويس سرعان ما انعكس على وظيفتها الأساسية كميناء تموين إذ تصبح الوظيفة الأساسية محصورة بين التوصيل والترانزيت ، وفى نفس الوقت فإن الوظيفة الحربية تحتل مكانا بارزا بعد تدهور الوظيفة التجارية ، على اعتبار أن الوظيفة الحربية أكثر ثباتا من التجارية ، حيث يعمل الميناء كقاعدة بحرية تقوم بخدمة

السفن الحربية العاملة في خليج عدن وبحر العرب والمناطق الاستراتيجية الهامة ،  
شمال المحيط الهندي .

ميناء عدن : يقع في حوض الساحل الجنوبي لشبه الجزيرة العربية ، وهو  
يقوم على خليج مرفأ طبيعي يتمثل في الخليج المحصور بين شبه جزيرة عدن من  
الشرق وشبه جزيرة عدن الصغرى من ناحية الغرب . وهو خليج فسيح يسمح  
عمقه بالإرساء الجيد وحرية المناورة والحركة ، الأمر الذي يجعل منه بحيرة جبلية  
منبعة وترسانة بحرية هائلة تصلح لأداء الوظيفة التجارية والحربية على حد سواء .  
وميناء عدن يقع على وجه التحديد شمال الخط الواصل بين رأس أبو قيامه  
والجزيرة الدائرية Round Island الواقعة على بعد عشرة كيلو مترات شمال شرق  
رأس أبو قيامه .

ويمكن تقسيم ميناء عدن إلى قسمين أو مينائين :

١- ميناء الضلع : ويقع على الضلع الشمالي للطرف الشرقي لشبه جزيرة عدن  
الصغرى . وهو مجهز لاستقبال الناقلات المتوسطة الحجم ، وهي الأحجام التي  
يمكن أن تمر بقناة السويس .

ب - ميناء التواهي : ( أو ميناء عدن ) : ويقع مدخله بين شبه جزيرة عدن  
وشبه جزيرة عدن الصغرى . وهو ينقسم إلى قسمين بواسطة شط رملي يمتد من  
الضلع الشمالي للميناء ، من نقطة تقع على بعد ثلاثة كيلو مترات شمال غربي  
رأس حدشوف R. Hedjuff ، وميناء التواهي أو عدن ينقسم إداريا إلى  
مينائين :

الميناء الخارجي Outer Harbour : ويضم كل المنطقة الواقعة شمال الخط  
الواصل بين الأطراف الجنوبية لرأس أبو قيامه وجزيرة دناله Denafa .

الميناء الداخلي Inter Harbour : ويضم المنطقة الواقعة شرق الميناء  
الخارجي . وميناء عدن يأتي ضمن سلسلة الموانئ التي أنشأتها بريطانيا لتكون  
نقط ارتكاز Points d'appui ساحلية على طريق الإمبراطورية بين الشرق

والغرب . لذا فبناء عدن يعد بحق من الموانئ التي صنعتها الطرق البحرية ، حيث أن دور الظهير الفقير في عملية الصنع محدود للغاية . فبناء عدن نشأ لحاجة الطريق اليه أكثر من حاجة ميناء عدن للطريق . فهو بمثابة محطة طريق Way-Station ، ترتبط حيويته ونشاطه بحيوية ونشاط الطريق . وعلى ذلك فإن غلق قناة السويس أمام حركة الملاحة في أعقاب حرب يونيو عام ١٩٦٧ م ، أدى إلى تدهور طريق البحر الأحمر الذي يقع عليه الميناء ، وكان من نتيجة ذلك أن عدد السفن التي دخلت الميناء عام ١٩٦٨ م انخفضت بنسبة ٢٢.١٪ عن عام ١٩٦٦ م ، كما انخفض حجم الحمولة الصافية التي دخلت الميناء بنسبة ٢٠.٣٪ . (انظر جدول رقم ١) .

#### جدول رقم (١)

##### حركة السفن في ميناء عدن قبل وبعد غلق قناة السويس

البيان	١٩٦٦	١٩٦٧	١٩٦٨	نسبة المعجز/
عدد السفن الزائرة	٦٢٤٦	غلق	١٣٨٢	٧٧.٩
الحمولة الصافية (ألف طن)	٣١٤٢٦	السويس	٦٣٨٢	٧٩.٧

The Port of Aden HandBook, 1968, p.13

المصدر :

والملاحظ أيضا ، أن نشاط الميناء المستمد من الحركة القائمة على المحور العرضي وهو محور التجارة والملاحة الساحلية ، لم يتأثر كثيرا بتدهور الطريق وازمحلله ، وتوضح البيانات التالية أن عدد القوارب والسفن التجارية الصغيرة التي زارت الميناء عام ١٩٦٨ م زادت بنسبة ٦٪ عن عام ١٩٦٦ م ، أما الحمولة الصافية التي حملتها هذه القوارب والسفن فقد انخفضت عام ١٩٦٨ م بنسبة ٨٪ عن عام ١٩٦٦ م ، وهذا يرجع إلى نقص الحمولة التي استقبلها ميناء عدن عن طريق السفن المحيطية .  
( انظر جدول رقم : ٢ ) .

## جدول رقم (٧)

### حركة القوارب والسفن الصغيرة في ميناء عدن

اليان	١٩٦٦	١٩٦٨	نسبة الفرق %
عدد القوارب الزائرة	١٨٤٤٢	١٣٤٧	+ ٥٨
الحمولة الصافية (طن)	١٤٠	١٢٨	- ٧٩

المصدر :

Idid.

والبيانات السابقة توضح أن ميناء عدن يصبح ميناء توصيل وتراخيص بالدرجة الأولى بعد أن تتوقف الملاحة عبر قناة السويس ويتدهور طريق البحر الأحمر ، في حين أن انفتاح الطريق يعني أن ميناء عدن يصبح محطة تموين بالدرجة الأولى .

أما الوظيفة الحربية لميناء عدن ، فتنقسم إلى حد ما بالاستقرار والثبات عن الوظيفة التجارية ، فنلقى المدخل الشمالي للبحر الأحمر لن يضعف من قيمة ميناء عدن كمقاعدة بحرية تقع على مقربة من آبار نفط الخليج العربي وأيضاً من شرايين ومساوئ نقل هذا النفط .

**ميناء جيوتى :** ويقوم على خليج صغير ، يكتنف الساحل الجنوبي لخليج تاجوره ، وعند مدخله ، وينحصر هذا الخليج بين اللسان الصخري الذى ينتهى برأس جيوتى شرقاً ، وتنتهى ساحل صخري من ناحية الجنوب الغربى يسمى Pointe Noir . أما مرسى جيوتى فيقع فى الجزء الشرقى من الخليج ، وهو مرسى صناعى ، يقوم على عدة أرصفة تتعامد مع لسان شبه الجزيرة الذى تقع عليه مدينة جيوتى . وهذه الأرصفة تمتد من ناحية الشمال والغربى والجنوب ، وتختص فيها بينها حوضاً متوسط الاتساع ، وبحيث يصبح مدخل الميناء Avant Port . من ناحية الجنوب الغربى . والرصيف الشمالى الذى يعرف بالتاسك

Marabout ممتد فوقه الخط الحديدي المتضرع عن الخط الرئيسي الممتد بين جيبوتي واديس ابابا . وجميع أرصفة ميناء جيبوتي مجهزة بصهاريج النفط التي تقوم بتزويد السفن بالوقود اللازم . وفيما يتعلق بمسألة التكوين فيلاحظ أن هناك صعوبة في الحصول على المياه العذبة نظرا لأن المياه المتاحة هناك بها نسبة ملوحة عالية .

وانحراف ميناء جيبوتي بنحو ١٠٥ كيلو مترات عن المسار الطبيعي لحركة السفن بين الشرق والغرب ، يقلل من أهمية ميناء جيبوتي كميناء تموين ، حيث يلزم السفينة التي تطلب التكوين ان تنحرف عن المسار المثالي ، وتقطع هذه المسافة ذهابا وإيابا .

وعلى ذلك ، يمكن القول بأن ميناء جيبوتي لا يرقى إلى مستوى المنافسة مع ميناء عدن في ظل الظروف العادية من حيث الصلاحية لأداء وظيفة ميناء التكوين على هذا الطريق البحري فميناء عدن يستقبل سنويا نحو ٦٠٠٠ سفينة في حين أن ميناء جيبوتي لا يستقبل أكثر من ٢٠٠٠ سفينة . علاوة على ذلك فإن ميناء جيبوتي يقع بعيدا عن مصادر النفط الغنية في منطقة الخليج ، مما يرفع من سعر تموين السفن بالوقود في الميناء ، بنسبة تزيد عن ٣٠٪ عن اسعار التكوين في ميناء عدن وجده .

ولعل الوظيفة الأساسية التي تلائم ظروف ميناء جيبوتي تتمثل في الترانزيت حيث ان هذا الميناء يخدم ظهيرا افريقيا داخليا واسعا ، يفتر بصفة عامة الى المنافذ البحرية الرئيسية . يساعد على ذلك أن هذا الميناء يرتبط بالداخل بخط حديدي ، لا مثيل له في منطقة المدخل الجنوبي للبحر الأحمر .

وتشير البيانات إلى أن البضائع والسلع التي استقبلها ميناء جيبوتي عام ١٩٧٩ م بلغ حجمها حوالي ١١٧٧٠ طنا . كان من بينها ١٤٨١ طنا عبارة عن تجارة ترانزيت لحساب الصومال واثيوبيا ، وهو ما يشكل ٢٨٩٪ من جملة

الواردات<sup>(١)</sup> . كما قام ميناء جيبوتي بتصدير سلع وبضائع لحساب الصومال وأثيوبيا بلغ حجمها ١٧٠٣ أطنان وهو ما يشكل ٧٩٪ من جملة الصادرات<sup>(٢)</sup> . وفي نفس الفترة ، اعاد ميناء جيبوتي نقل وتصدير سلع وبضائع مختلفة لحساب مناطق أخرى ، بلغ حجمها ١٤٩٦٣ طنا ، وهو ما يشكل نحو ٦٩٤٪ من جملة الصادرات .

### ٣ - قلّة الطرق الرئيسية والخطوط الحديدية :

وجود حواطط جبلية عالية بالقرب من الساحل أحد العوامل الرئيسية وراء ضعف شبكة الطرق والخطوط الحديدية بين البحر والداخل .

وتكاد تقتصر الطرق البرية الرئيسية Main Roads على تلك التي تربط الموانئ الرئيسية بالداخل . فشبكة الطرق الرئيسية التي تربط ميناء عدن بالداخل يبلغ طولها ٤٨٠٠ كيلو مترا<sup>(٣)</sup> ، منها نحو ١٠٠٠ كيلو متر طرق مرصوفة<sup>(٤)</sup> . وأهم هذه الطرق هو ذلك الذي يربط عدن بالكللا على طول الساحل ، ويبلغ طوله نحو ٨٠٠ كيلو مترا . كما أن هناك الطريق الذي يربط عدن باليمن الشمالية . أما شبكة الطرق التي تربط الحديدة بالداخل فيبلغ طولها حوالي ٦٢٥ كيلو مترا ، وهي عبارة عن طرق رئيسية تربط الحديدة بكل من صنعاء وتنز والمها والسعودية . ومن هذه الشبكة هناك ٤٠٠ كيلو متر عبارة عن طرق مرصوفة أهمها طريق الحديدة صنعاء الذي ساهم في إنشائه الصين الشعبية . أما شبكة الطرق الرئيسية التي تستخدم ميناء جيبوتي فيبلغ إجمالي طولها حوالي ٧٥ كيلو مترا<sup>(٥)</sup> أهمها طريق جيبوتي - ارتا ويبلغ طوله ٤٠ كيلو مترا . ويتقدم كلا من ميناءى عصب ومصوع طرق رئيسية ، يبلغ طولها حوالي ٨٥٩ كيلو مترا ، تربط بين عصب ، دسيه Dessye ، اسمره ومصوع وأطول هذه الطرق هو الطريق الساحلي الذي يصل بين عصب ومصوع ، ويبلغ طوله حوالي ٤٦٤ كيلو مترا .

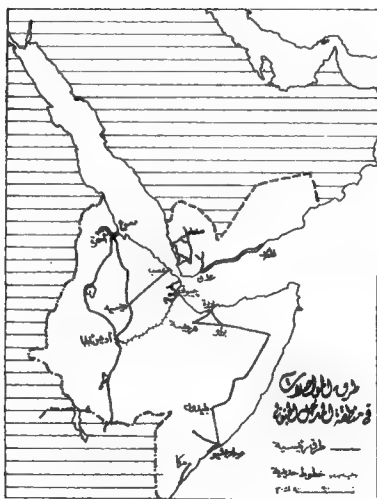
(1) Minister du Port de Commerce de Djibouti. - Statistiques Portuaires, 1979, p. 4.

(2) Ibid., p. 13.

(3) Marcopaedia, vol. 19, p. 1079

(4) Middle East Year Book, op. cit., p. 269

(5) Marcopaedia, vol. 19, p. 163



وتقتصر الخطوط الحديدية في منطقة المدخل الجنوبي على الخط الواصل بين جيوتي وأديس ابابا من ناحية ، وخط مصوع - أجوردات - مصوع . وهي خطوط اقامها الاستثمار الخدعة مصالحة في المنطقة . ويبلغ طول خط جيوتي - اديس ابابا حوالي ٨٨٠ كيلو مترا . وهو يتمشى مع الصدع الاخلاقي في صعوده إلى هضبة الحبشة . أما الخط الآخر فيبلغ طوله ٣٠٦ كيلو مترات . وهو الخط الذي أنشأت إيطاليا القطاع الأكبر منه .

#### ٤ - صعوبة عمليات الإبرار البحري :

على الرغم من افتقار سواحل منطقة المدخل في معظم قطاعاتها إلى الجروف العالية التي تعوق عمليات الاقترام البحري ، إلا أن وجود الشعاب المرجانية على هيئة حواجز موازية لخط الساحل يؤدي إلى تعذر الحركة أمام هذه السواحل ، وصعوبة النفاذ منها إلى الداخل ، كما أنها تشكل خطا دفاعيا يعوق عمليات الإنزال البحري في معظم القطاعات الساحلية .

ومن هنا ، يمكن القول بأن العمليات البحرية في منطقة المدخل بصفة عامة ، وعمليات الإنزال البحري على شواطئ المدخل بصفة خاصة تتميز بالصعوبة البالغة ، ويحتاج تنفيذها لإمكانيات مادية ضخمة ووسائل تكنولوجية عسكرية متقدمة لا تتوفر إلا للقوى البحرية العظمى .

#### الخصائص الهيدروجرافية :

١ - الملوحة : تتميز مياه منطقة المدخل الجنوبي بارتفاع نسبي في درجة الحرارة ، مقارنة بالبحار الأخرى ، حتى تلك التي تقع في نفس العروض . ويرجع ذلك إلى وقوع مياه المنطقة بين كتلتين من اليابس الساخن ، فضلا عن موقعه في العروض الحارة .

فالغلاء للاملاس للمياه يتراوح متوسط درجة حرارته الشهري <sup>(١)</sup> ما بين ٢٦م بالقرب من باب المندب و ٢٣م شرق خليج عدن ، وذلك في شهر فبراير الذي

(1) Red Sea and Gulf of Aden; op. cit., pp. 37-38.



يعد أكثر شهور السنة برودة في حوض البحر الأحمر . أما في شهر أغسطس (أحر شهور السنة) فإن المتوسط الشهري يبلغ  $32^{\circ}\text{C}$  في جنوب البحر الأحمر ثم ينخفض بشدة إلى  $24^{\circ}\text{C}$  فقط في شرق خليج عدن ، ويرجع ذلك إلى حركة التيارات الباردة الصاعدة في هذه المنطقة .

وتشير قراءات المحطات الأرضية في كل من مصر وعصب إلى أن المتوسط السنوي لدرجة الحرارة يتراوح بين  $29^{\circ}\text{C}$  ،  $30^{\circ}\text{C}$  ، وهذه القراءات لم يسجل أعلى منها في أي محطة ساحلية أخرى في العالم .

وحارة المياه تتأثر بحرارة الهواء الملاصق لها ، خاصة المياه السطحية ( أقل من ١٨٠ متراً ) حيث أن المياه العميقة تظل محتضنة بثباتها النسبي ، وقد قدرها بوخان Buchan عام ١٨٩٥ م بحوالى  $23.9^{\circ}\text{C}$  في جنوب البحر الأحمر (١) .

أما عن المياه السطحية فإن المتوسط الشهري لدرجة حرارتها يصل خلال فبراير إلى نحو  $25^{\circ}\text{C}$  . وفي شهر أغسطس يبلغ المتوسط حوالى  $31^{\circ}\text{C}$  حول خط عرض  $14^{\circ}\text{N}$  ثم يتناقص تدريجياً إلى ما بين  $28^{\circ}\text{C}$  ،  $29^{\circ}\text{C}$  في معظم أنحاء خليج عدن . ويحدث تناقص سريع في درجة الحرارة بالقرب من سواطره حيث ينخفض المتوسط إلى  $23^{\circ}\text{C}$  ، وهذا نتيجة لحركة التيارات الراسية الباردة المرتبطة بالرياح الموسمية الجنوبية الغربية .

وارتفاع حرارة المياه السطحية في منطقة المدخل يعد أحد العوامل الرئيسية في ارتفاع نسبة الملوحة Salinity في هذا المسطح المائي ، الذي يعد من أكثر المسطحات المائية المفتوحة أو شبه المفتوحة ملوحة في العالم . ويرجع ذلك إلى أن نسبة الملوحة ترتفع حيث يزداد فصل التبخر . فارتفاع الحرارة يؤدي إلى زيادة كمية المياه المفقودة بفعل التبخر ، عن تلك المياه المكتسبة بفعل الأمطار ، أو تلك المياه العذبة التي تصبها الأودية النهرية في البحر .

فالأمطار الساقطة على سواحل منطقة المدخل قليلة ، إن لم تكن نادرة في

---

(1) Selim, A. op. cit.,

بعض الأجزاء . فالمتوسط السنوى للمطر على الساحل الأفريقى يصل إلى ٢٠٠ ملليمتر فوق مصوع ، ويقل المتوسط بعد ذلك كلما اتجهنا جنوبا ، حيث لا يزيد عن ١٠٠ ملليمتر ، باستثناء سواحل خليج تاجورة ، التى يتراوح متوسط الأمطار الساقطة فوقها بين ١٠٠ - ٢٠٠ ملليمتر سنويا ، وذلك لقرب المرتفعات من الساحل .

أما المطر الذى يسقط على الساحل الاسيوى شمال باب المندب فيزيد متوسطه السنوى عن ١٠٠ ملليمتر ، ثم يصل على ساحل باب المندب وخليج عدن الى متوسط لا يزيد بأى حال عن ١٠٠ ملليمتر .

والملاحظ أن متوسط المطر السنوى يزيد كلما توغلنا نحو الداخل ، تبعا لمعدل درجة الارتفاع ، ولذا يزيد المتوسط السنوى فوق مرتفعات اريتريا على ٦٠٠ ملليمتر ، خاصة فى منطقة مصوع ، كما يزيد المطر فوق مرتفعات اليمن بدرجة تسمح بزراعة البن اليمنى الشهير . ( انظر جدول رقم : ٣ ) .

#### جدول رقم (٣)

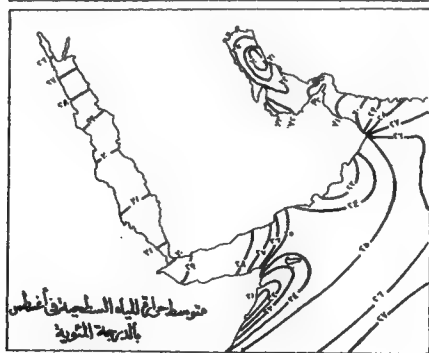
##### المتوسط السنوى للمطر فى أريتريا واليمن

اليمن	مصوع	قران	بريم
متوسط المطر السنوى ( ملليمتر )	١٩٣	٧٦	٤٣
متوسط عدد الأيام الماطرة	٢١	٩	٧

المصدر :

Source: Salim, A. op. cit.

ومما تقدم يتضح أن الحرارة هى العامل الرئيسى المتحكم فى توزيع الملوحة ، وأن هناك علاقة طردية بين درجة الحرارة ونسبة الملوحة ، فكلما زادت الحرارة ، كلما زادت الملوحة . وباستثناء ذلك ، فإن نسبة الملوحة تزيد أمام الساحل الأفريقى فى جنوب البحر الأحمر ، عنها أمام الساحل الآسيوى ، أى بعكس الزيادة فى الحرارة . وتفسير ذلك أن ارتفاع حرارة المياه السطحية على الجانب الآسيوى ، تودى إلى ارتفاع نسبة الرطوبة ، التى تودى بدورها إلى إبطاء معدل



Source: Red Sea and Gulf of Aden, pp. 20-21

تبخر المياه السطحية ، مما يؤدي إلى انخفاض نسبة الملوحة<sup>(١)</sup> . علاوة على ذلك فإن نسبة الملوحة تزداد من السطح إلى القاع نتيجة لعملية التبادل الرأسى التى تجرى بين المياه السطحية الأكثر ملوحة وكثافة ، وبين مياه الأعماق الأقل ملوحة وكثافة .

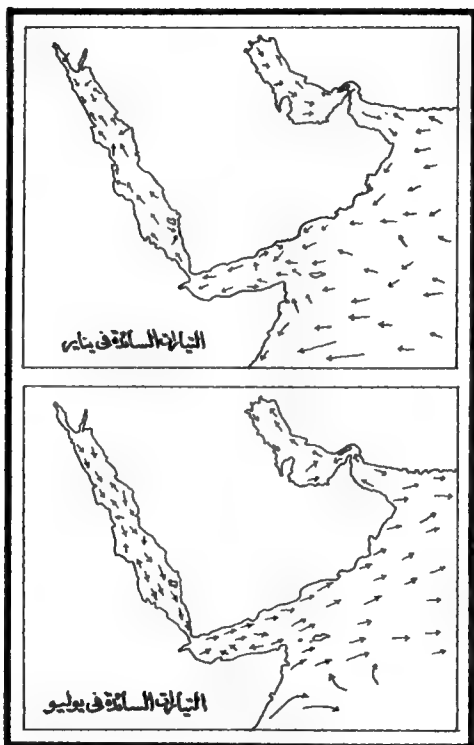
وتبلغ نسبة الملوحة فى المياه السطحية بالجزء الجنوبى من البحر الأحمر وباب المندب حوالى ٣٨١ فى الألف ، ثم تقل فى خليج عدن وتصل الى نحو ٣٦٩ فى الألف<sup>(٢)</sup> . ولا ترجع الزيادة فى نسبة الملوحة فى جنوب البحر الأحمر وباب المندب الى عامل البحر فقط ، بل الى اختلاط المياه السطحية بالمياه العميقة الأكثر ملوحة ، وذلك نتيجة لقيام التيارات القوية نسبيا بدفع المياه السطحية فى باب المندب والجزء الجنوبى من البحر الأحمر تجاه الشمال ، فتصعد مكانها المياه العميقة الأكثر ملوحة .

ومن المعطيات السابقة يتضح لنا أن مياه منطقة المدخل الجنوبى ، تعد بيئة صالحة لتكاثر ونمو الشعاب المرجانية ، التى تحتاج إلى الحرارة والملوحة ، فضلا عن الأعماق الضحلة ، ولذا تعتبر الشعاب المرجانية أحد الخصائص الرئيسة لمنطقة المدخل الجنوبى ، والتى تساهم بدرجة ما فى تشكيل ملامح الشخصية السياسية . فهذه الشجبات تدخل كمنصر أسامى فى تكوين ملامح شط فرسان وشط دهلك ، خاصة فيما يتعلق بإضفاء صفة الضحولة . كما أنها تمتد أمام معظم القطاعات الساحلية على هيئة حواجز متوازية ، عريضة نسبيا ، مما أدى إلى ضعف ارتباطات السكان بالبحر وتعذر الحركة أمام السواحل . ومن ناحية أخرى ، فإن هذه الشعاب قد زادت من ضغط اليايس على الماء ، وتضييق الحناق عليها ، الأمر الذى أدى إلى ضيق المجرى الصالح للملاحة ، خاصة فيما بين شطى دهلك وفرسان ، فضلا عن أن وجود هذه الشعاب أدى إلى أن يصبح العرض الحقيقي لمضيق باب المندب لا يتجاوز ١٤ر٤ كيلو مترا ،<sup>(٣)</sup> وهو

(١) Ibid.

(٢) Ibid.

(٣) Red Sea and Gulf of Aden Pilot, 1954, p. 42.



Source : Red Sea and Gulf of Aden Pilot, p.p. 18-19

المجرى الصالح للملاحة عبر المضيق الغربى الكبير . كما أن هذه الشعاب تكاد تسد المضيق الصغير أمام السفن وخاصة الكبيرة منها .

ولعل وجود الشعاب المرجانية داخل مضيق باب المنذب مع سرعة التيارات النسبية داخل المضيق كان أحد العوامل الرئيسية وراء خطورة الملاحة عبر باب المنذب ، أو بوابة الدموغ .

وارتفاع نسبة الملوحة يلعب دورا هاما بالنسبة لسرعة اختراق الموجات الصوتية أو فوق الصوتية للوسط المائى لمنطقة المدخل . إذ أنه من الثابت علميا وعمليا ، أن هناك علاقة طردية بين نسبة الملوحة ، وسرعة اختراق الموجات للوسط المائى ، ولذا فإن الوسط المائى لمنطقة المدخل الجنوى لا يعد ميدانا مثاليا لنشاط وعمل الغواصات ، خاصة وأن الغواصات أصبحت تمثل الآن قوة ضاربة فى التسليح البحرى ، لما تتميز به من قدرة على الحركة والمناورة .

٢ - التيارات البحرية : يمكن القول بأن الرياح هى العامل الرئيسى المؤثر فى حركة المياه أو التيارات فى المدخل الجنوى للبحر الأحمر . ولذا تتأثر التيارات البحرية فى هذا الجزء بالرياح من حيث الاتجاه والسرعة والعمق .

فى فصل الشتاء ، يؤدى هبوب الرياح الموسمية الشمالية الشرقية إلى تحرك تيارات باردة نسبيا فى خليج عدن ، تأخذ الغرب اتجاهها عاما لها . ثم تدخل إلى البحر الأحمر عبر باب المنذب ، بحيث يصبح اتجاهها العام صوب الشمال الغربى . مع ملاحظة أن هناك اتجاهات مختلفة ثانوية لبعض التيارات ، حين تتدخل عوامل أخرى غير الرياح كالأمواج والمد والجزر .

وفى فصل الصيف ، يؤدى هبوب الرياح الموسمية الجنوبية الغربية الى تحرك تيارات دافئة نسبيا ، تأخذ الجنوب والجنوب الشرق اتجاهها عاما لها فى الجزء الجنوى من البحر الأحمر ، وشرقا فى خليج عدن .

والمعدل العام للسرعة التى تتحرك بها هذه التيارات فى جنوب البحر الأحمر

وطليح عدن يقدر بحوالى عقدتين في الساعة<sup>(١)</sup> ، ولكن الثابت أن معدل السرعة التي تتحرك بها التيارات عبر باب المندب تزيد عن المعدل العام خلال فترة الرياح الموسمية الشمالية الشرقية ، والتي تصل أحيانا الى ٣٥ عقدة في الساعة . ويرجع ذلك في الغالب إلى تدخل عامل المد والجزر Tide في التأثير على حركة التيارات<sup>(٢)</sup> القادمة من طليح عدن الى البحر الأحمر ، علما بأن المد والجزر في مضيق باب المندب من النوع النصف يومي ، حيث يحدث مرتين كل ١٢ ساعة تقريبا ، وتبلغ سرعته ١½ عقدة في الساعة . ولذا تتميز أحيانا كتلة المياه السطحية Surface Mass في المضيق بالتقلب الشديد والاضطراب . ولعل تأثير المد والجزر هو الذي يجعل التيارات الشمالية الغربية حين تقترب من الجانب الجنوبي الغربي لجزيرة برعم تتحول بدرجة حادة وفجائية تجاه الشمال ، ويحدث ذلك على الأخص في شهري نوفمبر وديسمبر . وقد أمكن التمييز داخل المضيق الكبير بين تيار بحري سطحي Surface Current يدخل البحر الأحمر من ناحية الجنوب ، بمعدل سرعة يبلغ نحو ١½ عقدة ، وتيار بحري سفلي عميق Deep Current يتحرك الى خارج البحر الأحمر بنفس السرعة تقريبا ، وذلك عند عمق ١٣٧٢ مترا .

ولا شك أن تأثير التيارات البحرية على حركة الملاحة قد تضاعف كثيرا بعد التقدم الكبير الذي طرأ على صناعة السفن ووسائل الإرشاد الملاحي . ومع ذلك فإنه لا يمكن تجاهل تأثير هذه التيارات في منطقة لها خصائص المدخل الجنوبي للبحر الأحمر ، لما يتسم به المدخل من طبيعةً طبيغرافية معقدة نسبيا ، منها ما يتصل بعدم انتظام القاع وضحولة أعماقه ، ومنها ما يتعلق بكثافة الجزر وانتشار الشعاب المرجانية سواء الظاهر منها أو المغمور ، فضلا عن ضغط السواحل على المسطح المائي إلى حد الاختناق في باب المندب . كل هذه العوامل تجعل من التيارات البحرية عاملا لا يمكن تجاهله في استخدام المدخل الجنوبي ، خاصة في منطقة المضيق ، حيث يزداد تأثير ومفعول التيارات المستعرضة على حركة الملاحة

(1) Red Sea and Gulf of Aden Pilot, 1967, p. 147

(2) Ibid.

داخل المضيق ، على سبيل المثال فان ناقلة البترول ذات حمولة قصوى ٢٥٠ ألف طن تتعرض بفعل تيار عرضي تبلغ سرعته عقدة واحدة في الساعة لجهد يبلغ ٦٥٠ طناً ، عندما تكون نسبة العمق إلى الغاطس تساوى ١٥ (١) . ولعل اضطراب المياه السطحية وسرعة التيارات في مضيق باب المندب هي أحد العوامل الرئيسية وراء صخب حركة الملاحة عبر باب المندب بطابع الحذر والخطورة ، خاصة بالنسبة للسفن المتوسطة والصغيرة الحجم ، ولعل ذلك هو أيضا الذى جعل اسم هذا المضيق يرتبط بالعموع والتدب .



الفصل الرابع  
الجغرافية السياسية لدول منطقة الإرتباط  
الرئيسي بالمدخل الجنوبي للبحر الأحمر



## الفصل الرابع

### الجغرافيا السياسية لدول منطقة الارتباط الرئيسى بالمدخل الجنوبى للبحر الأحمر

تتناول الدراسة فى هذا الفصل والذى يليه جغرافية الدول Geography of States <sup>(١)</sup> التى تدخل وتنظم فى إطار الموقع العام للمدخل الجنوبى للبحر الأحمر ، وذلك بغرض الوقوف على مدى إسهام هذا الموقع فى تشكيل نمط الاستخدام السياسى للباس الذى يدخل فى حوزة الجغرافى ، ومدى تأثيره على قوة هذه الدول ، وبأى ذلك ، انطلاقاً من أن هذا الموقع يكاد يكون مبرر وجود Raison d'être دول منطقة المدخل الجنوبى .

ومن هذه الزاوية يمكن القول بأن الجغرافيا السياسية لدول المدخل الجنوبى تعنى دراسة الخصائص الجغرافية للدولة من جوانبها السياسية ، مع التأكيد على ضرورة بيان أثر الموقع - كخاصية طاغية - على الحيوية السياسية لهذه الخصائص .

ودراسة الخصائص الجغرافية السياسية للمنطقة السياسية أو للدولة لا تعنى بالضرورة منهاجاً إقليمياً عقيماً لا يفرق بين الخصائص والعوامل

(١) يكاد يكون هناك اتفاق بين الجغرافيين على أن الدولة هى موضوع الجغرافيا السياسية وعمر اعتمادها .

يمكن مراجعة :

- Valkenburg, V., Elements of Political Geography. New Jersey: Prentice-Hall Inc., 1955, P.3.
- Jackson, W. Whiter Political Geography. - A. A. A. G. vol. 48, p. 178
- Whittlesey, D. op. cit., p. 585
- Bosteng, E. op. cit., p. 3
- Muir, R. Modern Political Geography. - London: The MacMillan Press. Ltd., 1975, p. 7

الجغرافية ، وإنما يقوم على الانتقاء الدقيق للعناصر والخصائص الجغرافية المؤثرة بوضوح في المظهر السياسي Political Aspect للدولة ، وما يعترى هذا المظهر من جوانب قوة ومواطن ضعف .

وعلى الرغم من أن دول المدخل تنظم في إطار موقع جغرافي واحد ، إلا أن ذلك لا يعنى بالضرورة أن هناك دولة من دول المدخل الجنوى تشابه مع أخرى تشابها تاما في الظروف السياسية . ولكن هذا لا يننى أيضا أننا سنجد أن هناك قدرا معقولا من التشابه والتماثل ، قلما نجد هذه الدرجة على الخريطة السياسية للعالم . ولهذا فإن دراسة الجغرافيا السياسية لدول المدخل الجنوى ستكشف لنا عن ملامح عامة تميز منطقة المدخل الجنوى على الخريطة السياسية ، وتجعل منها شخصية سياسية Political Character مميزة .

ودول المدخل الجنوى للبحر الأحمر تختلف فيما بينها من حيث درجة تحكمها في المدخل البحرى ، أو تحكم المدخل البحرى فيها . لذا يمكن التمييز بين دول تؤثر وتتأثر بصورة رئيسية بالمدخل البحرى وتمثل في كل من دولتى اليمن الجنوبية وجيبوتى ، ودول تؤثر وتتأثر بصورة ثانوية بالمدخل ، وتشمل كلا من دول : اليمن الشمالية ، والصومال ، وأثيوبيا .

### أولا : دولة اليمن الجنوبية

#### نشأة المنطقة السياسية :

لعل بداية تشكيل الملامح الاولى لهذه المنطقة تبدأ عام ١٧٣٨ م ، عندما

---

(١) السيد رجب حراز . الدولة العثمانية وشبه جزيرة العرب : ١٨٤٠ - ١٩٠٩ . - القاهرة : معهد البحوث والدراسات العربية ، ١٩٧٠ م ، ص ٨٠ .  
(٢) فاروق حسان أبظة ، المصدر السابق ، ص ٤١٧ .

قام سلطان لحج بالثورة على حكم الإمامة الزيدية في صنعاء، وفصل عدن والجزء الجنوبي عن بقية بلاد اليمن .

وعندما قامت بريطانيا باحتلال عدن في يناير ١٨٣٩ م وانتزاعها من سلطان لحج ، كان هذا الجزء الجنوبي من اليمن قد تعرض للفتن والانقسام كنتيجة طبيعية للوضع القبلي القائم . ولا شك أن ذلك قد سهل من مهمة بريطانيا في تأمين وجودها في عدن وعلى الطرق الموصلة إليها ، خاصة وأنها نجحت في تنظيم علاقاتها مع القبائل اليمنية المحيطة بعدن عن طريق سلسلة من معاهدات الصداقة والولاء ، وإظهار الاحترام للزعماء . وقد اهتمت بريطانيا بصفة خاصة بتوطيد صداقتها وارتباطاتها مع سلطان لحج للاستفادة بأراضيها الزراعية الخصبة ومواردها المائية العذبة في تجميع محطة عدن .

ونتيجة للحملة العثمانية التي أرسلها السلطان عبد العزيز ( ١٨٦١م - ١٨٧٦م ) إلى بلاد اليمن لإعادة توطيد النفوذ العثماني هناك ، اضطرت بريطانيا إلى عقد سلسلة من معاهدات الحماية مع سلطنات ومشيخات المنطقة الممتدة من حدود الصبحة ولحج غربا حتى حضر موت شرقا<sup>(١)</sup> ، وذلك بهدف إحباط أية محاولة للتغلغل العثماني في جنوب اليمن .

وفي الوقت الذي كان فيه حكم الإمامة في صنعاء ينظر إلى معاهدات الحماية على أنها لا تحمى سيادته الشرعية على محميات الجنوب الغربي ، كانت بريطانيا تنظر إلى معاهدات الحماية على أنها نوع من الاعتراف بالسيادة البريطانية على هذه المناطق . وانطلاقا من هذا المفهوم قام الإمام يحيى بتوقيع معاهدة حماية مع بريطانيا عام ١٩٣٤ م ، في محاولة للتمسك مع الوضع القائم حتى يتم تسوية الخلاف القائم حول مستقبل جنوب اليمن .<sup>(٢)</sup>

(1) Abir, M., Oil Power and Politics Conflict in Arabia, The Red Sea and the Gulf. - London: Frank Cass and Company limited, 1974, p. 77.

وإعلان بريطانيا عام ١٩٣٧ م تحويل عدن إلى مستعمرة للتاج البريطاني وتزايد تدخل بريطانيا بعد ذلك في الشؤون الداخلية للمشيخات والسلطات إلى حد فرض الوصاية ، بدأت تظهر تنظييات وحركات مقاومة للنفوذ البريطاني في جنوب اليمن ، خاصة بعد تزايد تيار القومية العربية في أعقاب الحرب العالمية الثانية . وكان من أبرز هذه التنظيمات حركة اتحاد الجنوب العربي ، التي تعد أول حركة سياسية في جنوب اليمن ( ١٩٥٠ ) م وكان أكثر أجنحة هذه الحركة نشاطا يمثل في الطبقة الوسطى لعرب عدن ، بحيث شمل نشاطها المظاهرات والإضرابات المستمرة احتجاجا على السيطرة البريطانية .

ونتيجة لتزايد المقاومة والمعارضة للوجود البريطاني لجأت بريطانيا عام ١٩٥٤ م إلى طرح فكرة تشكيل الاتحاد الفيدرالي للجنوب العربي ، ولكنها سرعان ما عدلت عن هذه الفكرة بعد المعارضة الشديدة التي قوبل بها هذا المشروع .

وبقيام انقلاب عام ١٩٤٨ م في صنعاء ضد حكم الإمامة واندلاع الثورات الوطنية في المنطقة العربية ، عادت الحميات الغربية وتبنت فكرة إحياء المشروع البريطاني . ولذا فقد أعلن في فبراير ١٩٥٩ تشكيل اتحاد إمارات الجنوب العربي الذي ضم الحميات الغربية الخاضعة للوصاية البريطانية<sup>(١)</sup> وقد بلغ عدد أعضاء هذا الاتحاد ١٧ ولاية ، في حين بلغ عدد سكانها نحو ٩٠٠٠٠٠ نسمة عام ١٩٦٥ م<sup>(٢)</sup> من بينهم ٢٨٥٠٠٠ نسمة في ولاية عدن وحدها . وقد أدى انضمام عدن إلى الاتحاد عام ١٩٦٣ م إلى ربط الميناء بالأراضي الداخلية وإزاحة الحواجز الجمركية ، مما ساعد على تكوين سوق مشتركة للجنوب العربي .

وقوبل تشكيل الاتحاد بثورة شعبية شديدة لأنه لا يحقق الاستقلال الحقيقي الكامل . وقد انطلقت الثورة المسلحة من ردفان في ١٤ أكتوبر عام ١٩٦٣ م ثم تركزت في عدن وسط المعسكرات والمصالح الحيوية البريطانية .<sup>(٣)</sup>

(١) Arab Information Centre. British Imperialism in Southern Arabia. - N.Y. : The Research Section, November, 1958.

(٢) وزارة الإرشاد القومي والأعلام . التقرير السنوي لاتحاد الجنوب الجنوب العربي . - عدن ١٩٦٥ ، ص ٥ .

(٣) "YEMEN FOR", Middle East Year Book, 1980, pp. 268-275.

وتحت ضغط الثورة العنيف<sup>٥</sup>، اضطرت بريطانيا الى الدخول في مفاوضات مع جبهة التحرير التي تولت مسؤولية الثورة المسلحة في المحميات خارج عدن ، بهدف هدم مشروع الاتحاد ، كما شاركت في قيادة حركة النضال داخل عدن نفسها . وقد انتهت هذه المفاوضات بإعلان الاستقلال في نوفمبر ١٩٦٧ م ، وقيام جمهورية اليمن الجنوبية الشعبية ، التي تغير اسمها في نوفمبر ١٩٧٠ م الى جمهورية اليمن الديمقراطية الشعبية .

وما تقدم يتضح أن الموقع قد أسهم بشكل بارز في صنع المنطقة السياسية لليمن الجنوبية ، ككيان متميز عن بقية شبه الجزيرة العربية . وتفسير ذلك أن الأصل في تمييز هذه المنطقة السياسية إنما يرجع أساسا إلى الوجود البريطاني في منطقة ميناء عدن الذي بدأ في يناير ١٨٣٩ . ومبرر هذا الوجود استخدام عدن كمحطة تموين على طريق الامبراطورية ، ثم كقاعدة عسكرية Military Base في المنطقة منذ عام ١٩٦٠ م ، وذلك بعد تزايد الأهمية البتولية لمنطقة الخليج العربي<sup>(١)</sup> .

والوجود البريطاني في ميناء عدن استلزم بالضرورة فرض السيطرة على الظهير ، لتأمين الوجود البريطاني في قاعدة عدن ، وضمان قيام الظهير بتموين هذا الميناء ، وحماية طرق المواصلات التي تربط بين الميناء والأجزاء الداخلية . وقد أدى ذلك الى لجوء بريطانيا الى عقد معاهدات حماية ووصاية مع السلطنات والمشايخات في منطقة الظهير ، هذه الحماية والوصاية هي في المعنى الأخير شكل من أشكال السيادة البريطانية ، وركيزة أساسية اعتمد عليها الوجود البريطاني في جنوب اليمن .

وقد انتهى الأمر ، بعقد اتفاقية بين الحكومتين العثمانيه والبريطانيه في مارس ١٩١٤ م ، تخصص بتحديد المنطقة التي يدعى البريطانيون حمايتها في جنوب اليمن لتمييزها عن بقية الممتلكات العثمانية<sup>(٢)</sup> .

---

٥ شارك في قيادة هذه الثورة مجموعة مختلفة من الحركات والتنظيمات الوطنية ، لعل أبرزها منظمة تحرير الجنوب المحتل ، وحزب الشعب الاشتراكي والجمعية القومية .

(١) Abiz, M. op. cit., p. 76-77.

(٢) قاروق ميثان ابانلة . المصدر السابق ، ص ٥٥٤ .

وعلى هذا يمكن القول ، بأن عدن تمثل منطقة النواة Core Area التي تمت حولها المنطقة السياسية لليمن الجنوبية ، وذلك لتمييزها بموقع جغرافي هام على أحد طرق المواصلات البحرية الهامة .

### حدود المنطقة السياسية :

تشارك اليمن الجنوبية في حدودها البرية مع كل من اليمن الشمالية والسعودية وسلطنة عمان . وترتبط نشأة حدود اليمن الجنوبية مع كل من اليمن الشمالية وسلطنة عمان بالحدود السابقة التي حددتها اتفاقية المحميات وحضرموت ، وهي الاتفاقية الانجلو - تركية الموقعة في مارس ١٩١٤ م .

ويتمشى خط الحدود مع اليمن الشمالية في خط مستقيم من اكمة الشوب (جنوب شرق رأس باب المتدب) متجها إلى الشمال الشرق حتى قمة جبل الجنيوب ، ثم يتعرج فوق جبل العرار منحرفا تجاه الشمال الغربي حتى قمة جبل السنسفة ثم ينحرف الى الشمال الشرق الى جبل الحواب ويواصل سيره تجاه الشمال الشرق حتى صحراء الربع الخالي ، وذلك بالقرب من نقطة تقاطع خط طول ٥٤ شرقا وخط عرض ١٤ شمالا .

أما خط الحدود مع سلطنة عمان فهو خط هندسي غير محدد على الطبيعة ، فهو يبدأ من نقطة على ساحل خليج القمر شرق رأس السجار ويسير في خط مستقيم تجاه الشمال الغربي تقريبا لمسافة تقرب من ٨٤ كيلو مترا ، متعامدا مع خط الساحل .

أما عن حدود اليمن الجنوبية مع السعودية فهي غير محددة Indifinite Boundary - ، ولذا فهي تختلف من خريطة لأخرى . ولكن بصفة عامة فإن هذا الحد يتمشى مع الحد الشمال للمحميات الشرقية المتمثلة في المنهرة وحضرموت والواحدية ، وهو يكاد يسير مع الحافة الجنوبية الشرقية لكتابان صحراء الربع الخالي . وتقوم السعودية من جانبها الآن بتخطيط حدودها على





الطبيعة مع اليمن الجنوبية وذلك بواسطة طريق اسفلتي يمرى شقه ويمر بكل من نجران ، وشروره والوديعة ثم ينحرف تجاه الشرق الى ظفار وعان .

**والحدود البرية لليمن الجنوبية على هذا النحو ، تعتبر مجرد خطوط ذات طبيعة مؤقتة ، ليس لها السند القانوني والسياسي الكافي ، وذلك نتيجة لأن معظمها عبارة عن خطوط غير محددة ، والمحدد منها غير معين على الطبيعة ولم يتم رسمه على خرائط تفصيلية . كما أن هذه الخطوط لا علاقة لها بطبيعة الظروف الطبيعية والبشرية ، نظرا لأنها خطوط رسمها الاستعمار ، بما يتماشى مع مصالحه وقوته . فكل الحدود البرية لليمن الجنوبية عشوائية ، لم يراع في تخطيطها أبسط قواعد الجغرافيا السياسية فهي مفروضة على تكوينات جيولوجية وتضاريسية متشابهة ، ولا تستند إلى معايير حضارية وأتولوجية واضحة ولا إلى ركائز لبوغرافية حاسمة الفصل .**

وقد ترتب على ضعف حدود اليمن الجنوبية ، أن أصبحت مناطق الحدود مسرحا للصدامات والمعارك المسلحة بين اليمن الجنوبية وجاراتها . ومن أمثلة ذلك ، تلك الصدامات العنيفة التي وقعت بين اليمن الشمالية والجنوبية عام ٧١ - ١٩٧٢ في مناطق بيجان والجويه وجبل شقير والبلق .

والتوتر المستمر الذى يميز حدود اليمن الجنوبية لا يرجع إلى تنازع على الحدود بعينها بقدر ما يرجع إلى الاختلاف القائم بين الأنظمة السياسية ، خاصة وأن اليمن الجنوبية تلتزم الخط الراديكالى فى علاقاتها مع جاراتها . فتناطق الحدود لا تمثل مناطق ضغط سكاني أو اقتصادى وبالتالي فهي لا يكاد يكون لها وجود حقيقى وملمس يضاف إلى ذلك ، أنه لا يمكن إغفال دور الموقع الاستراتيجى فى إثارة خلافات الحدود ، حيث تسعى كل دولة إلى إعطاء نفسها أهمية متميزة فى منطقة يشتد الصراع الدولى حولها .

ولا شك أن قصر طول الحدود البرية بالنسبة للمساحة يقلل بعض الشيء من أخطار هذه الحدود اللينة بالعيوب الجغرافية السياسية . فإجالى طول هذه الحدود

البرية يبلغ نحو ١٧٠٠ كيلو متر ، أى أن كل كيلو متر من الحدود يقابله ١٩٥ر٩ كيلو مترا مربعا من المساحة ، الأمر الذى يقلل من فرصة الاحتكاك والأعباء الدفاعية .

أما الحدود البحرية للمنطقة السياسية الأساسية فيبلغ طولها حوالى ١٢١٠ كيلو مترات ، أى أن كل كيلو متر من الساحل يقابله ٢٧٥ كيلو مترا مربعا فقط من المساحة . ويعنى هذا أن فرصة التنفس عبر الحدود البحرية والاتصال بالعالم الخارجى كبيرة نسبيا ، ولذا نجد أن أهل اليمن الجنوبية أكثر تعرضا للمؤثرات الخارجية من بقية سكان شبه الجزيرة . وقد انعكس هذا الانفتاح على ضعف النظام القبل فى البلاد ، وتميزها بتيارات واتجاهات فكرية وأيدولوجية وافدة ، وهو الأمر الذى انعكس على نميز اليمن الجنوبية بمناخ اجتماعى وسياسى مختلف عن المناخ العام السائد فى المنطقة المحيطة . ولعل هذا الاختلاف يمثل أحد الاسباب الرئيسية وراء التزايدات القائمة بين اليمن الجنوبية وجاراتها .

كما أن طول الجبهة البحرية المطلة على هذا الشريان البحرى الهام قد انعكس أيضا على تعدد الجنسيات والمجموعات العرقية ، فتنسب السكان غير الوطنيين بلغت عام ١٩٦٧ م نحو ١٠٪ من جملة السكان ، وغالبيتهم يتسمون لشعوب الشرق الاقصى الذى يمر بهم هذا الطريق البحرى ، كالفنود والباكستانيين ، إلى جانب الصوماليين وقليل من الأندونيسيين والاثيوبيين والماليزيين والأوربيين .<sup>(١)</sup>

### مساحة وشكل المنطقة السياسية :

تبلغ مساحة اليمن الجنوبية حوالى ٣٣٢٩٦٨ كيلو متر مربع لا تتخلها مسطحات مائية ، وهى بذلك تتخل فى عداد الدول المتوسطة المساحة .

والتعامل مع المساحة المطلقة وحدها قد يؤدى إلى نتائج مضللة بغير التعرف على

(١) "People's Democratic Republic of Yemen" Encyclopaedia of the Nations Asia & Australasia. London: The New Caxton Library service limited NCLS, 1971, vol. 4, pp. 419-422.

المساحة الحقيقية للأقليم الدولة ، والتي يمكن التعرف عليها من خلال كثافة السكان . وتشير تقديرات عام ١٩٧٧ م إلى أن عدد السكان فوق هذه المساحة بلغ ١٧٩٧ ألف نسمة .<sup>(١)</sup> أى أن معدل الكثافة لم يزد عن ٥٠٣ نسمة في كل كيلومتر مربع . وهي كثافة ضعيفة للغاية تعكس بدورها ضعف تحكم السكان في التربة - Soil Mastery مثل ما تدرج على ضعف قدرة هذه المساحة على استيعاب السكان ، نتيجة لسيادة المناخ الصحراوي وشبه الصحراوي وندرة الموارد المعدنية التي تصلح كقاعدة صناعية تعوض ظروف الجفاف وما يقوم عليه من زراعة محدودة .

ولا شك أن الموقع البحري يلعب دورا هاما في ضعف هذه الكثافة ، حيث أن الأرقام أكدت أن عدد السكان قد انخفض في أعقاب غلق قناة السويس عام ١٩٦٧ وتدهور طريق البحر الأحمر نتيجة لتروح عدد كبير من السكان ، بلغ عددهم عام ١٩٦٨ نحو ٣٠٥٤١ نسمة ، زاد إلى ٣٦٣٠٢ نسمة عام ١٩٦٩ م ، وإلى ٤٢٢١٩ نسمة عام ١٩٧٠ م .<sup>(٢)</sup>

وضعف تحكم السكان في المساحة السياسية يعنى بالضرورة ضعف قدرة هؤلاء السكان على حماية للمساحة السياسية . كما أن ازدياد الأهمية الاستراتيجية لليمن الجنوبية بالنسبة للقوى العظمى يجعل مسألة ضعف الكثافة السكانية نقطة ضعف واضحة تسهل عملية غزو المنطقة والسيطرة عليها من جانب القوى الطامعة .

وشكل المنطقة السياسية لليمن الجنوبية يميل إلى الاستطالة في اتجاه عام يمتد بين الشمال الشرق والجنوب الغربى ، حيث يبلغ طولها أكثر من ست أمثال عرضها في المتوسط . فالطول يبلغ حوالى ١٠٨٠ كيلو مترا في حين يتراوح العرض بين أقل من عشرة كيلو مترات تجاه باب المندب وحوالى ٣٥٠ كيلو مترا على خط طول المكلا .

وشكل اليمن الجنوبية وإن كان يميل إلى الاستطالة ، إلا أنه يتميز إلى حد ما بالاندماج ويظهر ذلك من واقع قصر طول الحدود بالنسبة للمساحة ، إذ تبلغ هذه النسبة حوالى ثمانية أمتار من الحدود مقابل كل كيلومتر مربع من المساحة .

(1) Demographic Year Book, 1977, pp. 140-150, Table 3

(2) Ibid, p. 481 Table. 26

والقول بميل الشكل إلى الانسجام . لا ينشأ أن هناك حياً جيولوجياً واضحاً في شكل المنطقة السياسية ، يتمثل في طرفها الجنوبي الغربي . فهذا الطرف يظهر على شكل نتوء بارز من جسم الدولة ، يبدو للناظر إليه كما لو كان سهاً يشير إلى باب المندب وجزيرة بريم . فهذا التمدد القصي تجاه الغرب جاء بقصد من بريطانيا ، بحيث يمكن لها أن تجمع منطقة نفوذها في الجنوب اليمنى بين ميناء عدن ومضيق باب المندب في وقت واحد ، فضلاً عن جزيرة بريم التي يمكن النظر إليها على أنها امتداد مستمر لليابس اليمنى الجنوبي . وهذا التمدد بمثابة زائدة ساحية يسهل قطعها وفصلها عن جسم الدولة .

**والعاصمة ( عدن )** لا تتوسط الإقليم السياسي بما يتفق والشكل ، وبالقدر الذي يتيح لها ضمان التحكم في كافة أطراف الدولة بقدر متوازن ودائم عبر قنوات الاتصال المختلفة فهي تقع على الحدود البحرية مباشرة ، مما يجعلها عرضة للسقوط بسهولة ، مع توفر الفرصة لزلها عن بقية جسم الدولة .

ووقوع العاصمة على البحر مباشرة يعكس طبيعة التوجيه الجغرافي السياسي لليمن الجنوبية عبر البحر ، خاصة وأن الممرور اليمنى الفعال يتركز على الساحل ، ويرتبط بالمنافذ البحرية إلى حد كبير كمعدن والمكلا . لذا فإن البحر في هذه الحالة يمكن النظر إليه على أنه تنمة طبيعية للمجال اليمنى ، وجزء لا يتجزأ من المنطقة السياسية .

#### موارد المنطقة السياسية :

١ - التربة وموارد المياه : لا شك أن عامل التضاريس من أكثر العوامل المؤثرة في تكوين التربة في اليمن الجنوبية ، حيث تؤثر التضاريس في توزيعات المطر والحرارة والنبات ودرجة نفوذ التربة . ففي السهل الساحلي تسود التربة الفيضية Alluvial Soil التي تنتمي إلى مجموعات التربة المنقولة Transported Soil . هذه التربة تصنع رملية طفلية شبه ثقيلة عند مصبات الأودية التي تقطع السهل الساحلي ، وهي تتكون من الرمال والصلصال ، بالإضافة إلى عنصر الحديد ، وخارج أراضي الأودية تنتشر التربة الرملية

الحشنة ، التي تتخللها الكثبان الرملية ، وهي تربة فقيرة في المواد العضوية تتخللها فراغات بيئية واسعة يملؤها الهواء ، ولذلك فهي غير صالحة للزراعة وفي الأجزاء الداخلية على الجبال والصفوح ، تنتشر التربة الصلصالية الثقيلة في الواحات وبطون الأودية التي تحتفظ بامتدادها لمسافات طويلة نحو الداخل . وهذه التربة تتميز بالتماسك ، تحتل فيها الرواسب الصلصالية بالمواد العضوية المتخلفة ، لذا فهي تربة تتميز بالخصوبة وتلائم زراعة الكثير من المحاصيل الزراعية كالقطن والحبوب فضلا عن الخضروات والفواكه . ولاشك أن أهم عيوب هذه التربة القيسية هو تعرضها للجرف في مناطق الصفوح التي تتعرض للسيول الجارفة .

وتتمثل موارد المياه في اليمن الجنوبية في مياه الفيضانات والسيول بالإضافة إلى المياه الجوفية . وتساهم مياه الفيضانات والسيول في ري ما يقرب من ٨٠٪ من المساحات المزروعة في حين تروى مياه الآبار والعيون النسبة الباقية <sup>(١)</sup> .

وعلى الرغم من أن الري يعتمد على مياه الفيضانات والسيول يلائم زراعة المحاصيل ذات الريح المنخفض نسبيا إلا أن خطورة الاعتماد عليه ترجع الى تذبذب كمية المياه ، نظرا لعدم انتظام سقوط الأمطار التصاعدية ، خاصة أنه لا توجد سمود لحجز مياه الأمطار والسيول لتنظيم الاستفادة منها .

أما الآبار والعيون فهي تتميز بصفة عامة بانخفاض منسوبها ، إذ يتراوح في المناطق الساحلية بين ٦ ، ١٢ مترا ، في حين يتراوح هذا المنسوب بين ١٢ ، ٥١ مترا في المناطق الداخلية . ولا شك أن ذلك يضاعف من تكاليف استخدام هذه الآبار ، فضلا عن زيادة نسبة الملوحة المترتبة على زيادة الضغط على رفع هذه المياه .

وواضح أن موارد المياه في اليمن الجنوبية قاصرة عن أن توفر المياه اللازمة لقيام زراعة واسعة والاستفادة بالأراضي القابلة للزراعة ، تشير التقديرات <sup>(٢)</sup> إلى أن

(١) محمد علي الشبي : جمهورية اليمن الديمقراطية الشعبية : دراسات في التنمية الاقتصادية ومشاكلها . - بيروت : دار الأمم ، ١٩٧٢ ، ص ١٩٨ .

(2) Middle East Year Book, 1980, p. 272



مساحة الأراضي القابلة للزراعة في اليمن الجنوبية لا تزيد عن ٧٠٠٠٠٠٠ أكر، أي ما يوازي ٢٪ من جملة المساحة الكلية، بينما تبلغ المساحة المزروعة بالفعل نحو ٣٠٠٠٠٠ أكر، أي ما يوازي ٤٢٫٨٪ من جملة المساحة القابلة للزراعة.

والمركب المحصول لليمن الجنوبية، يشمل الحبوب مثل القمح والشعير والذرة والسمسم، كما يضم محاصيل نقدية كالقطن والتبغ، بالإضافة إلى الخضروات والفواكه كالموز والحمضيات والتفاح والطماطم.

أما إنتاج المراعي من الماعز والأغنام والجمال فيقدر بحوالي ١٢٢٥٠٠٠ رأس بالإضافة إلى ١٨٠٠٠ رأس من الماشية. (١).

ويأتي القطن على رأس قائمة الموارد الزراعية أهمية بالنسبة للاقتصاد الوطني، حيث يعتبر محصول النقدى الرئيسى في البلاد. وتتركز زراعته في أبين ولحج، ويعتمد على مياه الفيضانات والسيول ولذا فإن كمية الإنتاج متذبذبة بين عام وآخر، فبينما بلغ إنتاجه عام ١٩٧١ نحو ١٥٤ ألف طن، نجد أن هذا الإنتاج لم يتجاوز ١٠٣ ألف طن عام ١٩٧٤. (٢).

وعلى الرغم من أن ثلثي عدد السكان تقريباً يعملون في قطاع الزراعة، إلا أن هذا القطاع لا يساهم بدور فعال في الاقتصاد الوطني، فالإنتاج الزراعى لا يمد حاجة الاستهلاك المحلى مما يستلزم الاعتماد على استيراد الغذاء من الخارج. وتشير الإحصاءات (٣) إلى أن قيمة الواردات الزراعية شكلت عام ١٩٦٩

(1) Marcopedion, vol. 19, pp. 1079-1083

(2) Statistical Year Book for Arab Countries, 1977.- Cairo: Council of Arab Economic Unity, vol. II p. 51, Table 11

• بلغ عدد السكان الذين يعملون بقطاع الزراعة نحو ٩٢٩ ألف نسمة عام ١٩٧٠ من أصل ١٤٣٦ ألف نسمة يشكلون السكان العاملين، أو ما يوازي ٦٤٪. يمكن مراجعة:

Food & Agriculture Organization of the U.N (F.A.O.), Production Year Book, 1978, vol. 32, pp. 61-71.

(٣) محمد حل النجعي، المصدر السابق، ص ١٥٨، جدول ١٦.



ما يقرب من ٢٤٪ من إجمالي قيمة الواردات ، وحوالي ٢٥٤٪ إذا أضفنا الواردات من اللحوم .

٧ - صيد البحر : يبلغ إجمالي طول سواحل اليمن الجنوبية والجزر التابعة لها حوالي ١٢٠٠ كيلومتر ، تنتشر عليها حوالي ٣٠ قرية صيد رئيسية ، وحوالي ثمانية مراكز رئيسية للصيد ، تتمثل في عدن ، عمران ، شفرة ، بئر علي ، المكلا ، القصير ، سبوحوت ورأس فرتاك ، بالإضافة إلى قلنسية على الساحل الشمالي لجزيرة سقطره .

وعلى الرغم من ضيق اتساع الرصيف القاري الممتد أمام الساحل في خليج عدن وقلة موانئ الصيد ومستودعات التبريد وتأخر وسائل ومعدات الصيد ، إلا أن الثروة السمكية تحتل مكانا بارزا و متميزا في الاقتصاد الوطني . فقد بلغ انتاج اليمن الجنوبية من الأسماك نحو ١٠٧٠٠ طن عام ١٩٦٩ م ، زاد إلى ١٦٢٠٠ طن عام ١٩٧٧ م .<sup>(١)</sup> وقد بلغت قيمة صادرات اليمن الجنوبية من الأسماك عام ١٩٧٧م حوالي ٩ر٥ مليون دينار يمني ، أي ما يوازي ٥٩٪ من قيمة إجمالي الصادرات في ذلك العام .<sup>(٢)</sup>

وهناك شركتان أجنبيتان تعملان الآن في صيد وتجارة الأسماك ، إحداهما يابانية والأخرى سوفيتية - يمنية مشتركة . كما تقوم كوبا بتزويد المصايد اليمنية بالسفن والمعدات اللازمة للصيد .

٣ - الموارد المعدنية والعلاقة : لم تكشف عمليات البحث والتنقيب التي جرت حتى الآن وجود رواسب معدنية تذكر اقتصاديا . ومع ذلك فإن الدلائل الجيولوجية تؤكد وجود رواسب الذهب والفضة والرصاص والزنك والموليبدنيوم Molybdenum . في الأجزاء الشرقية ، ولا يتوفر من الرواسب المعدنية بصورة اقتصادية حتى الآن سوى الأملاح البحرية مثل كلوريد المغنسيوم والبوتاسيوم

(1) Middle East Year Book op. cit., p. 272.

(2) Ibid.

• الموليبدنيوم عبارة عن عنصر معدني يشبه الكروم في كثير من الخصائص ويستعمل في تغطية الفولاذ .

والصوديوم ، وتعتمد عملية التعدين على طاقة البحر الشمسية ، حيث يتم ضخ مياه البحر المرتفعة الملوحة إلى أحواض تبخيف قريبة . كما يوجد الملح الصخري على الحدود الشمالية بالقرب من صحراء الربع الخالي في منطقة شبوه . وقد بلغ إجمالي إنتاج اليمن الجنوبية من الأملاح عام ١٩٧٥ م حوالي ٧٥٠٠٠ طن متري .<sup>(١)</sup>

وانتاج اليمن الجنوبية من النفط الخام لم يتجاوز عام ١٩٧٤ م ٢٧ مليون طن متري فقط ، وذلك بالرغم من الجهود المكثفة للبحث والتنقيب عن البترول التي تقوم بها شركات كندية وبريطانية . وليس هناك حتى الآن أى تفسير علمي لعدم اكتشاف البترول في منطقة حضرموت . كما تجرى عمليات تنقيب واسعة في جزيرة سقطره ومنطقة الرفوف القارية الممتد حولها .

وبالرغم من ضعف إنتاج النفط الخام في اليمن الجنوبية ، إلا أن صناعة تكرير النفط تعد من موارد الدخل القومي الهامة ، حيث تشكل المنتجات البترولية حوالي ٨٠٪ من الصادرات الصناعية للبلاد خلال عام ١٩٧٤ م .<sup>(٢)</sup> وتتركز عمليات التكرير في معمل ضخم أقيم عام ١٩٥٤ م في شبه جزيرة عدن الصغرى ( البريقة ) ، وتبلغ طاقته حوالي ٥ ملايين طن سنويا ( ١٩٦٨ ) م . ويعتمد المعمل على البترول المستورد من الخليج العربي ، ويصدر منه إلى الأسواق الخارجية نسبة تتراوح بين ٧٠ - ٨٠٪ بينما تخصص النسبة الباقية للاستهلاك المحلي وتموين السفن في ميناء عدن .<sup>(٣)</sup>

٤ - النقل : يلعب النقل البحري دورا رئيسيا في ربط اليمن الجنوبية بالعالم الخارجي من ناحية وفي دعم الاقتصاد القومي من ناحية أخرى .

ويعتمد النقل البحري بصفة رئيسية على ميناء عدن كميناء تموين بالدرجة الأولى في حالة ازدهار طريق البحر الأحمر وكميناء ترانزيت وتوصيل في حالة

(1) "The People's Democratic Republic of Yemen: [Introductory Survey]" The Europa Year Book, 1978, A World Survey, vol. 11, London: Europa Publications limited, pp. 1738-1746

(2) Encyclopaedia of the Nations, op. cit., p. 421.

(3) محمد علي الشحي . المصدر السابق ، ص ٢٢٢ .

تدهور هذا الطريق البحرى . ولا شك أن دور ميناء عدن كمصدر رئيسى للدخل القومى قد تضاعف بعد غلق قناة السويس عام ١٩٦٧ ، حيث انخفض عدد السفن التى تزور الميناء من ٥٠٠ سفينة شهريا فى المتوسط الى حوالى ١٠٠ سفينة فقط عام ١٩٦٨ ، مما كان له أثر كبير على اقتصاد البلاد ، حيث بلغت قيمة العجز فى الدخل السنوى للميناء عام ١٩٦٨/٦٧ حوالى مليون دينار يمنى<sup>(١)</sup> .

وخلال فترة إغلاق قناة السويس اعتمد الميناء على الوظيفة البديلة وهى الترانزيت بالنسبة لليمن الشمالية ، حيث ان ما يقرب من ٣٠٪ من تجارة اليمن الشمالية تمر من خلال ميناء عدن . ولا شك أن هذه النسبة قد انخفضت بشكل واضح بعد التحسينات التى طرأت على ميناء الحديدة . كما أن الميناء لم يستفد من وظيفة الترانزيت نظرا للخلافات القائمة بين اليمن الجنوبية وجاراتها .

وقد بدأ ميناء عدن يستعيد مرة أخرى نشاطه كميناء تموين بعد إعادة فتح قناة السويس فى يونيو ١٩٧٥ م . فقد بلغ عدد السفن التى زارت الميناء عام ١٩٧٥ م نحو ١٤٥١ سفينة ، زادت الى ٢٦٠٥ سفينة عام ١٩٧٧ م . كما زاد حجم البضائع التى استقبلها الميناء من ٣٢٧ ألف طن عام ١٩٧٥ م الى ما يقرب من ٦١٨ ألف طن عام ١٩٧٧ . وبالمثل زاد حجم البضائع المصدرة عن طريق الميناء من ٣٩ ألف طن إلى ٧٩ ألف طن<sup>(٢)</sup> .

ويرتبط النقل الداخلى إلى حد كبير بالنقل البحرى ، فشبكة الطرق الرئيسية كلها تقريبا تقوم على خدمة ميناء عدن ، فهناك شبكة طرق أسفلتية تربط أحياء مدينة عدن وضواحيها (كرير - الملا - التواهي - خورمكسر - المنصورة - الشيخ عثمان ، الشعب - عدن الصغرى) . ويبلغ مجموع أطوال هذه الطرق حوالى ٢٢٤ كيلو مترا .

(١) نفس المصدر ، ص ١٥٢ .

(2) Middle East Year Book, p. 272.

وخارج مدينة عدن : هناك طريق عدن - لمحج البالغ من الطول نحو ٤٠ كيلو مترا وطريق عدن - المكلا الساحلي فضلا عن الطريق الذي يربط ميناء عدن باليمن الشمالية .

ويبلغ مجموع أطوال شبكة الطرق بمختلف درجاتها حوالي ٦٣٨٣ كيلو مترا (١٩٧٣)<sup>(١)</sup>، أى بكثافة قدرها ١٩١ مترا لكل كيلو متر مربع من المساحة . ومن بين هذا الطول الاجالى للطرق هناك ما يقرب من ٧١٨ كيلو مترا هى جملة الطرق الاسفلتية ، وهى تمثل ما يقرب من ١٣.٢٪ من جملة الطرق فى البلاد ، أى بكثافة تبلغ حوالى ٢.٢ مترا فى كل كيلو متر مربع من المساحة .

واضح ان موارد المنطقة السياسية تتميز بالضعف والاعتماد بصفة أساسية على خدمات ميناء عدن . يدل على ذلك الميزان التجارى للبلاد الذى يعانى عجزا مستمرا نتيجة لاتساع الفارق بين الصادرات والواردات ، واعتماد البلاد على العالم الخارجى لتعويض هذا النقص ( انظر جدول : ٤ ) .

#### جدول رقم (٤)

##### (التجارة الخارجية لليمن الجنوبية (مليون دينار)

البيان	١٩٧٠	١٩٧١	١٩٧٢	١٩٧٣
الواردات	٨٣.٧	٦٤.٩	٥٧.٢	٥٩.٨
الصادرات	٦٠.٨	٤٣.٦	٤١.٣	٣٩.٥

المصدر :

The Europa Year Book, op. cit., p. 1742.

ويبدو أنه من الصعب بالنسبة للدولة تملك موقع اليمن الجنوبية الاستراتيجى أن تفك ارتباطها بالقوى العظمى خاصة وهى تعاني من نقص حاد فى الموارد الاقتصادية . فلقد انتهز الاتحاد السوفيتى فرصة جلاء بريطانيا عن قاعدة عدن العسكرية وركزد الوظيفة التجارية للميناء بعد غلق قناة السويس ، فتقدم لفعل

1) Statistical Year Book for Arab Countries, 1977, p. 233, Table 26.

الوظيفة الحربية للميناء القريب من بترول الخليج العربي ، وقد نجح في ذلك تماما بعد حركة التصحيح في القيادة عام ١٩٧٠ .<sup>(١)</sup>

### سكان المنطقة السياسية :

١ - حركة السكان : توضح بيانات جدول (٥) تطور عدد سكان اليمن الجنوبية خلال الفترة ما بين عامي ١٩٧٧/٧٠ م . ومنها يتضح ان سكان البلاد قد زادوا خلال هذه الفترة بنسبة ٢٥٪ ، وهي نسبة مرتفعة تصل الى نحو ٣٥٪ سنويا .

### جدول رقم (٥)

تطور عدد السكان في اليمن الجنوبيه خلال الفترة ما بين عامي ١٩٧٧/٧٠ م  
( بالمليون )

١٩٧٧	١٩٧٦	١٩٧٥	١٩٧٤	١٩٧٣	١٩٧٢	١٩٧١	١٩٧٠
١٨٠	١٧٥	١٦٩	١٦٣	١٥٦	١٥١	١٤٧	١٤٤

Demographic Year Book, 1977, pp. 157-162, Table 5

المصادر :

وهذا المعدل المرتفع والسريع الذي ينمو به سكان اليمن الجنوبية يرجع أساسا إلى عامل الزيادة الطبيعية ، بينما لا تساهم العوامل البشرية في هذه الزيادة السريعة ، بل العكس من ذلك ، فإن البلاد قد شهدت حركة نزوح في أعقاب الركود الذي أصاب الاقتصاد اليمني نتيجة لتدهور ميناء عدن في أعقاب غلق قناة السويس عام ١٩٦٧ م وانسحاب بريطانيا من قاعدة عدن الحربية ووقف الدعم المالي الذي كانت تقدمه للحكومة اليمنية . وقد انعكس هذا على زيادة حركة الزواج من البلاد ، فقد بلغ عدد النازحين عام ١٩٦٨ م حوالي ٣٠٥٤١ نسمة أي ما يوازي ٢٢٪ من جملة السكان ، وزاد هذا العدد عام ١٩٧٠ وبلغ نحو ٤٢٢١٩ نسمة ، أي ما يوازي ٢٩٪ من جملة السكان .

(1) Abir, M. op. cit., pp. 87-88

وتشير الاحصاءات الحيوية أن معدل الزيادة الطبيعية بلغ في الفترة بين عامي ١٩٧٥/٧٠ حوالى ٢٩ فى الألف ، وهو يعد من المعدلات المرتفعة ، حيث بلغ معدل المواليد ٤٩ر٦ فى الألف نتيجة للمعتقدات الدينية والاجتماعية ، خاصة وأن النظام القبلى الذى ما زال غالبا على المجتمع اليمنى ، يقوم على تقديس واحترام النسل والإنجاب . وفى نفس هذه الفترة بلغ معدل الوفيات حوالى ٢٠ر٦ فى الألف وهو يعد أيضا من المعدلات المرتفعة الذى يتلاءم مع ارتفاع نسبة الأمية وتدهور المستوى الصحى .

٢ - تكوين السكان حسب النوع والسن : توضح بيانات جدول (٦) أن الهرم السكانى لليمن الجنوبية يتميز بصفة عامة بدرجات سلم شديدة الانحدار . ما بين قاعدة عريضة وقمة ضيقة . فقاعدة الهرم تتميز بالاتساع لأنها تضم نحو ٤٧٪ من السكان من فئة صغار السن ، ثم ترتفع جوانبه فى تدرج نحو القمة . حيث تضم فئات السن الوسطى ( ١٥ - ٦٤ سنة ) نحو ٤٧ر٦٪ من السكان أما النسبة الباقية فتمثل فئات السن الكبيرة .

#### جدول (٦)

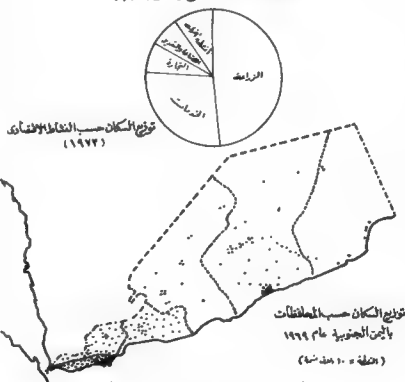
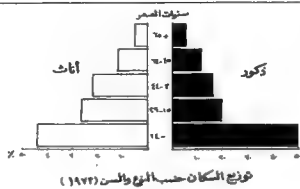
توزيع السكان فى اليمن الجنوبية حسب النوع والسن عام ١٩٧٣ (٪)

فئات السن	ذكور	إناث	الجملة
١٤ -	٥٠	٤٤ر٧	٤٧ر٣٢
١٥ - ٢٩	١٩ر٢	٢٢ر٣	٢٠ر٧٤
٣٠ - ٤٤	١٤ر٩	١٦ر٦	١٥ر٨٤
٤٥ - ٦٤	١٠ر٧	١١ر٣	١١ر٠٢
٦٥ فأكثر	٥ر٢	٥ر١	٤ر١٣
الجملة	٤٩ر٤	٥٠ر٥	٪١٠٠

Statistical Year Book for Arab Countries, 1977, p. 33 Table 7

المصدر :

وتدرج شكل الهرم بصورة سريعة بين القاعدة والقمة هو نتيجة طبيعية لارتفاع معدل المواليد (٤٩ر٦ فى الألف) . وفى مثل هذا المجتمع السكانى يقع



عبء كبير على السكان العاملين (٤٧٪) الذى ينبغى عليهم أن يعولوا أكثر من نصف السكان تقريبا . ويضاعف من هذا العبء ضعف نسبة مشاركة المرأة فى القوة العاملة ، حيث لا تزيد هذه النسبة عن ١٧٫٤٪ من جملة القوة العاملة . وهذا أمر طبيعى بالنسبة لمجتمع تسوده قيم النظام القبلى والعربى التى تحول بين المرأة والاختلاط بالرجل .

والملاحظ أن هناك فجوة واضحة بين فئات السن الصغيرة ( أقل من ١٤ سنة ) وفئة سن الشباب التى تليها مباشرة ( ١٥ - ٢٩ سنة ) وهذا إن دل على شيء فإنما يدل على ارتفاع واضح لمعدل الوفيات بين الأطفال بصفة عامة ، والذكور بصفة خاصة . ومن ناحية أخرى فإن هذا يمكن تفسيره بوجود حركة نزوح بين الشباب من البلاد إلى خارج الحدود للبحث عن فرص أفضل للعمل ، خاصة فى دول الخليج الفنية ، بالإضافة إلى تطرف النظام السياسى فى البلاد وفرضه القيود على حرية الفرد فى العمل والكسب فضلا عن التعتصم الإدارى والاضطهاد السياسى . ولعل ما يؤكد ذلك انخفاض نسبة الذكور الى الإناث فى فئات السن الوسطى رغم التفوق الواضح لنسبة الذكور فى فئات السن الصغيرة .

وواضح من تحليل الهرم السكانى لليمن الجنوبية انخفاض وضعف القدرة الإنتاجية للسكان مما يؤثر سلبيا على قدرة الدولة ويضاعف من هذا التأثير السلبي انخفاض مستوى التعليم وارتفاع نسبة الأمية ( ٨٠٪ ) مما يضعف من مستوى المهارات والقدرات ، الى جانب ضعف مشاركة وانضمام المرأة للقوة العاملة .

### ثانيا : دولة جيبوتى

#### ظروف نشأة المنطقة السياسية :

ترتبط نشأة هذه المنطقة السياسية بصورة مباشرة بالوجود الفرنسى فى منطقة المدخل الجبوتى للبحر الأحمر . ونقطة البدء للوجود الفرنسى تتمثل فى مارس ١٨٦٢ م ، حين قام القنصل الفرنسى فى عدن بتوقيع معاهدة مع مشايخ العفر ،



تم بموجبها حصول فرنسا على مرسى أوبوك والأراضي المحيطة به ، والتي تمتد من رأس دمبر أشالا إلى رأس على جنوبا .<sup>(١)</sup> كما تمهد بموجبها مشاريع العمر بتسهيل صلات الفرنسيين في أوبوك مع عمق البلاد ، بالإضافة إلى تمهيدهم برفض أى محاولة تقوم بها حكومة أجنبية أخرى للتفاوض معهم دون الحصول على موافقة فرنسا .

وقام فرنسا بشراء أوبوك وتوقيع معاهدة الصداقة مع العفر ، إنما جاء بغرض استخدام هذا المرسى كمحطة تموين للسفن الفرنسية المتجهة إلى المستعمرات الفرنسية في الهند الصينية ومدغشقر ، دون الاعتماد على محطة التموين البريطانية في عدن . ومن ناحية أخرى فإن فرنسا أرادت استخدام أوبوك كمقصد بحري يخدم تجارتها مع القارة المغلقة الغنية بالمواد الخام وكموطيء قدم للنفاذ إلى داخل القارة الأفريقية ، وذلك بهدف تكوين امبراطورية فرنسية تمتد من أوبوك شرقا إلى داكار غربا ويهدف إحباط المخطط البريطاني الرامي إلى تكوين امبراطورية بريطانية تمتد من الإسكندرية شمالا إلى الكاب جنوبا .<sup>(٢)</sup>

وقد ازداد اتساع الجيب الفرنسي بعد هذه المعاهدة عدة مرات ، مرة في عام ١٨٨٤ م عندما جلت القوات المصرية عن مرسى تاجورة فضمت بمعااهدة مع سلطان تاجورة ، والذي تمتد أملاكه من رأس على حتى غبة الحزاب على الساحل . وقد اتسع الجيب الفرنسي مرة أخرى عندما عقدت فرنسا معاهدة أخرى مع بعض الشيوخ المحليين بمعاونة سلطان تاجورة ، أدت إلى توسيع مستعمرة أوبوك على خليج تاجورة ، حتى وصلت إلى حدود مقاطعة شوا في جنوب شرق هضبة الحبشة . واتسع الجيب مرة ثالثة في عام ١٨٨٨ بقيام فرنسا بعقد معاهدة مع زعماء العيسى ضمت بموجبها منطقة رأس جيبوتى التي أقامت عليها ميناء . اتخذت عاصمة لمستعمرة الصومال الفرنسي . وقد أدى هذا الميناء إلى زيادة النفوذ الفرنسي في الحبشة بدرجة كبيرة ، خاصة بعد المساعدات التي قدمتها فرنسا

(1) Shams, F. Conflict in the African Horn - Current History, December 1977, pp 199-204.

(2) سمعان بطرس فرج الله ، مستقبل جيبوتى بين إثيوبيا والصومال - السياسة الدولية : العدد ٧ ، يناير

١٩٦٧ . ص ص : ١٥٢ - ١٦١ .

للحبشة في حربها عام ١٨٩٦ مع إيطاليا . وترتب على هذا أن قام ملك الحبشة بمنح فرنسا امتياز إنشاء خط حديدي يصل بين أديس ابابا وميناء جيبوتي .

وفي عام ١٨٨٨ م وقعت فرنسا اتفاقية مع بريطانيا بشأن تحديد الخط الفاصل بين بين مناطق نفوذها على الساحل الصومالي ، حيث اتفق على اتخاذ الخط الواصل بين لويادا وهرر كحد فاصل بين المصعيتين الفرنسية والبريطانية . وأعقب ذلك قيام فرنسا بإصدار مرسوم عام ١٨٩٦ م يجعل هذا الإقليم مستعمرة فرنسية ، أطلقت عليه اسم الصومال الفرنسي French Somaliland وتأكيدا للأمر الواقع ، وقعت فرنسا مع الحبشة عام ١٨٩٧ م وكذا مع إيطاليا عام ١٩٠٠ م اتفاقيات بشأن حدود المستعمرة الفرنسية . وفي عام ١٩٤٦ أصبحت المستعمرة أحد أقاليم فرنسا فيما وراء البحار تحت اسم إقليم العفر والعيسى الفرنسي . وفي عام ١٩٥٨ م اقترح على استمرار وضع الإقليم كجزء من أقاليم فرنسا فيما وراء البحار وداخل نطاق الجمهورية الفرنسية الخامسة<sup>(١)</sup> ، وبعد نحو ١١٥ عاما على الاحتلال الفرنسي ، حصل إقليم العفر والعيسى على استقلاله تحت اسم جمهورية جيبوتي ، في أعقاب استفتاء تم في ٨ مايو عام ١٩٧٧ م .  
ووما سبق يمكن أن نخلص إلى النقاط التالية :

**النقطة الأولى :** إذا كان الموقع هو المسئول الأول عن احتلال فرنسا لهذا الجزء من منطقة المدخل الجنوبي ، فإنه يمكن القول أيضا أن هذا الموقع قد أسهم بدور كبير في تحقيق الاستقلال وظهور الإقليم السياسي الجيبوتي على الخريطة السياسية .

وتفسير ذلك يرتبط باعتقاد مؤداه أن غلق قناة السويس في الفترة من ١٩٦٧م إلى ١٩٧٥ م قد أدى إلى تساؤل أهمية الموقع العام للمدخل الجنوبي للبحر الأحمر مما انعكس على نشاط ميناء جيبوتي ، الذي أصبح يعمل بنحو ٢٥٪ فقط من طاقته . فقد انخفض عدد السفن التي تزور الميناء من ٣٠٠٠ سفينة

(١) للكتاب المركزي العربي للاقتصاد . أسماء على جيبوتي وجنر القمر . - القاهرة : مجلس الوحدة الاقتصادية ، ١٩٧٧ ، ص ٥ .

تقريبا قبل غلق قناة السويس إلى نحو ألف سفينة فقط بعد الغلق . وساعد على ذلك التدهور أن اشتعال النضال القومي بعد استقلال الصومال دفع برجال المقاومة من الصوماليين بتخريب الخط الحديدى بين جيبوتى وأديس أبابا ، وهو الخط الذى يتوقف عليه نحو ٦٪ من نشاط الميناء <sup>(١)</sup>

**الفتحة الثانية :** تتعلق بالوجود الفرنسى فى هذا الجزء من المدخل الجنوبى .  
فهذا الوجود قد استمد استمراريته بالدرجة الأولى من استغلال الانقسام القبلى القائم بين العفر والعيسى ، انطلاقا من المبدأ الاستعمارى « فرق تسد » David <sup>(٢)</sup>  
and rule

**الفتحة الثالثة :** وهى تتعلق بالوضع القانونى للوجود الفرنسى فى هذا الإقليم ، حيث يعتبر من وجهة نظر العرف الدولى الاستعمارى ذا صبغة قانونية لاستناده إلى اتفاقيات الحماية ، التى تمنح للدولة الحامية حق ملكية أراضي الشعوب المحمية ، التى تتمتع طبقا لهذا العرف بشخصية دولية ، وأن هذه الحماية تعتبر مبررا قانونيا لتأكيد ورسم حدود هذه المحميات . <sup>(٣)</sup>

ومن وجهة نظر الشعوب المحمية فإن مثل هذه الاتفاقيات تستند إلى ركائز قانونية ، لأن رؤساء القبائل والمشايخ ليس لهم أهلية أو شخصية قانونية فى مفهوم القانون الدولى ، خاصة وأن بعض هذه الاتفاقيات وقعها عدد كبير من رؤساء القبائل والمشايخ مما يدل على أنه ليس هناك وحدة حكومية سياسية تبرهن على تلك الأهلية . <sup>(٤)</sup>

### حدود المنطقة السياسية :

تشترك جيبوتى فى حدودها البرية مع كل من الصومال وأثيوبيا . ويبدأ خط حدود جيبوتى الجنوبية من بلدة لويادا Loyada على بعد ٢٠ كيلو مترا شرق

(١) Morgan, E. The 1977 Elections In Djibouti: A Tragi / comic End to French. - Horn of Africa, July-September, 1978, pp. 47-49.

(٢) Ibid.

(٣) Widstrand, C. op. cit., pp. 15-16

(٤) محمود على توريارى . قصة القرن الأفريقى . - القاهرة : الهيئة المصرية العامة للكتاب ، ١٩٧٩ ، ص ٢٨

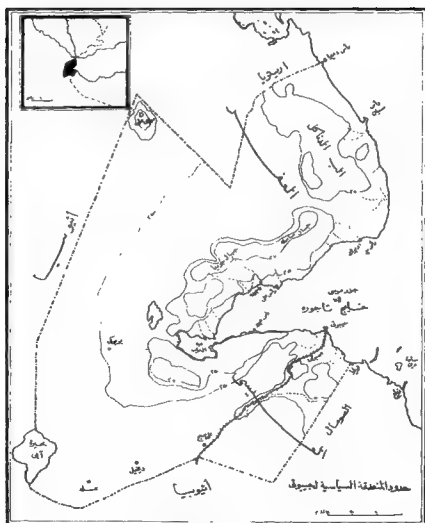
مدينة جيبيوتي على الساحل ، ثم يتجه الخط إلى الجنوب الغربي لمسافة تقرب من ٦٠ كيلو مترا ، متمشيا تقريبا مع الحافة الجنوبية لمنخفض الدناكل أو العفر Afar or Danakil Depression والتي تتمثل في الحافة المعروفة باسم ضهر العيسى Aisha Horst<sup>(١)</sup> . وأهم قمم هذه الحافة تتمثل في جاليلو Djalelo ودجوبنه Degouine ، ثم يتجه الخط تجاه الشمال الغربي بحيث يعبر خط سكة حديد جيبيوتي - اديس أبابا بالقرب من جنوب شرق بلدة على صبيح عند الكيلو ٩٨ غربي جيبيوتي . ومن هناك يبدأ الخط المشترك مع اثيوبيا ، الذي يسير تجاه الغرب لمسافة ٧٠ كيلو مترا مارا بسهل جوباد Gobad حتى يصل الى بحيرة آبي Abbe ، حيث يمر بخط وسطها متجها صوب الشمال فالشمال الشرق مرورا ببحيرة على Ali وعيون ديمولي Daimoli ، ثم ينحرف إلى الشرق فالشمال الشرق مارا بجبل موسى وانتهاء برأس ديمرا في مواجهة جزيرة بريم .

وحلود جيبيوتي على هذا النحو تتمشى غالبا مع معالم تضاريسية ثانوية عبر حاسمة الفصل داخل منخفض العفر . هذه المعالم تتمثل في البحيرات الملحية والفضهور البارزة Horsts والاعوار Grabens والعيون الحارة Hot Springs ، وكلها تعتبر من الملامح المميزة لمنخفض العفر أو الدناكل .

وعلى الرغم من أن هذه الحدود رسمت طبقا لاتفاقات بين فرنسا وزعماء القبائل إلا أن هذه الحدود مفروضة على تكوينات اثنولوجية واجتماعية واقتصادية متشابهة ، فالصومال الفرنسي منصف تقريبا بين المسيحيين الذين تترامى كتلتهم الرئيسية داخل الأراضي الصومالية جنوبا ، وبين الدناكل أو العفر الذين يستمر امتدادهم داخل اثيوبيا غربا وأريتريا شمالا .

وإجمالي طول الحدود البرية لجيبيوتي يبلغ نحو ٥١٢ كيلو مترا ، منها ما يقرب من ٤٥٤,٧ كيلو مترا هي طول الحدود المشتركة مع اثيوبيا . وعلى الرغم من قصر هذه الحدود ، إلا أن هذه الحدود تعتبر طويلة للغاية بالنسبة للمساحة ، فكل كيلو متر من الحدود البرية يقابله فقط ٤٧,٥ كيلو مترا مربعا من المساحة . وطول

(1) Gibson, I The Structure of Afar and Northern Part of the Ethiopian Rift, Phil. Trans. Roy. Soc. Lond. A 267, pp. 331-338, 1970



الحدود يضاعف من أخطار هذه الحدود المكشوفة غير الحاسمة ويزيد من فرصة الاحتكاك بين جيوبى وجارتها . ولذلك فإن ذلك يحتم على جيوبى انتهاج سياسة المهادنة وحسن الجوار ، فضلا عن ضرورة اتباع سياسة محايدة إزاء الصراع القائم بين الصومال وجيوبى . ويضاعف من عيوب هذه الحدود البرية كونها مفروضة على أقاليم رعوية مشتركة ، ولذا لا يعترف الرعاة الرحل بهذه الحدود ولا يقيمون لها وزنا . ولعل هذا العيب هو الذى دفع بالسلطات الفرنسية إلى ضرب سور من الأسلاك الشائكة المكهربة حول العاصمة جيوبى لوقف عمليات التزوح من البادية .

ويرتبط بهذه الحدود الطويلة المكشوفة زيادة عدد اللاجئين النازحين من الصومال وإثيوبيا داخل جيوبى ، والذين بلغت نسبتهم عام ١٩٧٧ م نحو ١٠٪ من مجموع السكان .<sup>(١)</sup>

ويضاعف من خطورة هذه الحدود الطويلة قلة عدد سكان جيوبى ، بحيث لو انتشر جميع السكان على طول الحدود البرية لأصبح لدينا ٢٢١ نسمة وراء كل كيلومتر من الحدود .

أما الحدود البحرية فهي طويلة نسبيا ، حيث يبلغ طولها حوالى ٤١٠ كيلو مترا ، فيما بين رأس دمير شالا ولويادا جنوبا . ويرجع السبب فى طول هذا الساحل إلى وجود خليج ناجورة الذى يتصل بفتحة الخراب فيكون معها خليجا بحريا عميقا داخل اليابس . ولذلك فإن كل كيلومتر من الحدود البحرية يقابله ٥٣ كيلو مترا مربعا من المساحة .

ولا شك أن طول الحدود البحرية قد انعكس على عدد من المظاهر الجيوبوليتيكية الهامة التى تتميز بها دولة جيوبى ، كارتفاع نسبة السكان غير الوطنيين بالنسبة للعدد الإجمالى للسكان ، حيث بلغت نسبتهم عام ١٩٧٠ نحو ٤٠٪ .

---

(١) نجوى إبراهيم محمّد ، مشكلة اللاجئين فى القرن الأفريقى . - السياسة الدولية . أبريل ١٩٨٠ م ، ص ٩٦٤ - ٧٥٩ .

١٤ر٤٪ من جملة السكان<sup>(١)</sup> كما أن هذا الانفتاح البحرى جعل جيونى دولة مينا ، فعدد السكان الذى يسكنون جيونى وضواحيها يشكلون نحو ٤٩ر٦٪ من جملة السكان عام ١٩٧٠<sup>(٢)</sup> ، كما أن اقتصاد البلاد يعتمد على الخدمات وتجارة الترانزيت المرتبطة بالميناء .

### مساحة وشكل المنطقة السياسية :

تبلغ مساحة جيونى حوالى ٢١٧٨٣ كيلو مترا مربعا ، لا تتخللها إلا مسطحات مائية ضئيلة ومحدودة تمثل فى بحيرة عسل وعلى وجزء من بحيرة الى . وجيوني بهذه المساحة تدخل فى عداد الدول الصغيرة الحجم التى تقتصر على مميزات عديدة ، لعل أهمها تضاؤل فرصة استيعاب عدد كبير من السكان ، وتضاؤل فرصة توفر وتعدد الموارد . كما أن المساحة المحدودة تزيد من أطماع الدول المجاورة ومن فرصة ابتلاعها وضمها إلى هذه الدول ، فضلا عن أن المساحة المحدودة تسلب الدولة مميزة الدفاع فى العمق . ولعل هذه العيوب من اللواقع الرئيسية التى تدفع بحكومة جيونى إلى الإبقاء على القوات الفرنسية داخل الأراضي الجيبوتية ، لأن بقاء هذه القوات يحد من أطماع الدول المجاورة . ويزيد من عيوب هذه المساحة ضعف قدرتها على استيعاب السكان ، ويبدو هذا الضعف من خلال معدل الكثافة العام الذى لا يزيد عن خمسة أفراد فى كل كيلو متر مربع .

وشكل المنطقة السياسية لجيبوتى يتميز بصفة عامة بالانتظام والاندماج ، على الرغم من أن نسبة طول الحدود إلى المساحة لا تزيد عن ٤٢ مترا لكل كيلو متر مربع . فهذه النسبة لا تعبر عن حقيقة اندماج الشكل نظرا لشدة تعرج الحدود البحرية وتداخلها مع اليابس على شكل خليج عميق . وبهذا يمكن القول أنه باستثناء الانعراج القائم فى جسم الدولة والمتمثل فى خليج تاجورة وغبة الخراب

(1) Macropaedia vol. 1, p. 163.

(2) Ibid.

فإن المساحة السياسية متدججة تقريبا خاصة وأن هذا الانعراج لا يمثل أسفينا في جسم الدولة بقدر ما هو طريق بحري داخلي .

وواضح أن هذا الشكل قد رسم بوحى من الموقع البحرى ، فبناء جيبوتى كان عبارة عن مركز دائرة ، نصف محيطها على البر ، والنصف الآخر على البحر . فشكل جيبوتى فى النهاية عبارة عن قوس من اليابس يحيط بتخليج بحرى ويحدد معالم الظهير المباشر فقط ، لذا فالمنطقة السياسية لجيبوتى هى وريثة جيب ساحلى خلقه الاستثمار لكى يكون موطن قدم للنفاذ إلى الداخل عن طريق السيطرة الهامشية . ويبدو أن وجود دولة قوية كالحبشة كان أحد العوامل الرئيسية وراء عدم قيام فرنسا بتوسيع رقعة هذا الظهير .

ومناقشة تفاصيل الشكل لا يننى أن جيبوتى بالنظرة الشمولية ما هى إلا جيب محاصر من معظم الاتجاهات ، تتوفر فيه كل العيوب الجيوبوليتيكية التى تعاني منها الجيوب ، ولا يخفف من هذه العيوب سوى وقوعها على البحر وتنفسها من خلاله ، وإن كان هذا الاتصال البحرى يجعل من جيبوتى ضرورة ومطلبا جيوبوليتيكيًا للدول الداخلية والدول التى تكتنفها .

ولأن البحر جزء لا يتجزأ من المجال الحيوى والمنطقة السياسية لجيبوتى ، لذا فإن العاصمة تقع على الساحل مباشرة ، كمؤشر واضح لطبيعة التوجه البحرى للدولة ، حيث يتيح لها هذا الموقع الاتصال المتوازن بالأجزاء الداخلية للدولة والعالم الخارجى الذى يشكل جزءا لا يتجزأ من المنطقة السياسية ، بل إن السياسة الداخلية فى هذه الحالة تكون تابعة للسياسة الخارجية وليس العكس . ومن هنا فإن هذا الموقع البرمائى للعاصمة يتيح لها القدرة على رسم السياسة الخارجية بنفس الكفاءة التى ترسم بها السياسة الداخلية .

### مصادر المنطقة السياسية :

١ - التربة وموارد المياه : تنتمى التربة فى جيبوتى الى النمط الصحراوى الجاف ، وهى تربة رمادية قليلة السمك ، تتميز بغناها بالمواد المعدنية ، وذلك



لقلة المياه وسيادة الجفاف . فضلا عن ذلك فإن التكوينات الصخرية البركانية تغطي مساحات كبيرة من الاقليم ، باعتباره جزءا من منخفض البحر التكنوى الذى يقع على امتداد الأخدود الصدعى الكبير فى شرق أفريقيا ، ويؤدى انتشار هذه التكوينات الصخرية الى جعل المساحة القابلة للزراعة محدودة للغاية ، بحيث لا تزيد نسبتها عن ٤٪ تقريبا من مساحة البلاد .

وجيوتى تعاني نقصا واضحا فى موارد المياه ، شأنها فى ذلك شأن الأقاليم الصحراوية الجافة . فالإقليم السياسى لجيوتى يمتد مناخه الى النوع المدارى شبه الصحراوى الذى يستفيد قليلا بالمزئذات والخصائص البحرية . لذا فالحرارة مرتفعة طوال العام ، لا يقل متوسطها فى مدينة جيوتى عن ٣٠ م ، والأمطار قليلة للغاية إن لم تكن نادرة ، وهى تتركز فى الفترة الممتدة من أكتوبر إلى أبريل ، بينما يسود الجفاف التام فى الفترة من مايو الى أكتوبر وهى فترة الجفاف . ومتوسط المطر السنوى يتراوح بين ٣٧ سم على الساحل وحوالى ٥٠ سم فوق المرتفعات (١) .

وتعتبر المياه الجوفية المصدر الرئيسى للمياه فى جيوتى ، ويرجع ذلك إلى عدم انتظام سقوط الأمطار ، حيث تمر سنوات دون أمطار ، خاصة فى الأجزاء الشمالية من البلاد . والمشكلة الرئيسية التى تواجه استخدام المياه الجوفية تكمن فى انخفاض منسوب هذه المياه مما يزيد من تكاليف الحفر . فقد أثبتت الدراسات الفرنسية أن تكاليف حفر البئر الواحد فى الشمال تصل الى ١٨ مليون فرنك جيوتى ، فى حين تنخفض هذه التكاليف فى الجنوب الى نحو ثلاثة ملايين فرنك فقط . وتتركز معظم الآبار المحفورة حول الطرق الرئيسية وبالقرب من المدن والقرى . وتقع أكبر خزانات المياه الجوفية بالقرب من دجيل فى الجنوب ، وبعد المصدر الرئيسى لتعذية مدينة جيوتى .

وضعف التربة وموارد المياه انعكس على ضآلة المساحات المزروعة وضعف

(١) Ibid.

• الدولار الأمريكى يعادل نحو ١٧٥ فرنك جيوتى (١٩٧٤م)

الدور الذى يقوم به قطاع الزراعة فى اقتصاد الدولة . فالزراعة تكاد تتركز فى منطقة دخیل فى الجنوب الغربى ومنطقة عمبولى بالقرب من مدينة جيبوتى ، والمركب المحصولى يكاد يقتصر بصفة أساسية على الخضروات والفواكه فضلا عن الذرة فى الأجزاء الداخلية ، وواضح أن المركب المحصولى قائم على خدمة مدينة وميناء جيبوتى ، الى جانب المدن الرئيسية الأخرى . أما الذرة فيمثل الغذاء الرئيسى للسكان فى الأجزاء الداخلية .

وتعتبر الثروة الحيوانية وما يرتبط بها من إنتاج أحد مقومات الاقتصاد الوطنى والنشاط الرئيسى لغالبية السكان . وليس هناك مراعى دائمة وانما ترتبط هذه المراعى بسقوط الامطار ، حيث تتحول معظم أجزاء البلاد فى اوقات المطر الى مراعى مؤقتة ، يحول فيها البدو بقطعانهم . وتتركز المراعى الرئيسية على المرتفعات الجنوبية ، حيث يوجد ما يقرب من ٨٠ ألف هكتار من المراعى المؤقتة والشوكية .<sup>(١)</sup>

والمركب الحيوانى للجيبوتى - طبقا لتقديرات عام ١٩٧٥ م<sup>(٢)</sup> - يتراوح بين ٦٦٣٠٠٠ رأس من الماعز والأغنام . ١٩٠٠٠٠ رأس من الماشية وحوالى ٢٤٠٠٠ ناقة وجمل . وطبقا لتقديرات منظمة الأغذية<sup>(٣)</sup> العالمية لعام ١٩٧٥ فان حجم المنتجات الحيوانية بلغ حوالى ٣٠٠٠ طن متري من اللحوم ، ٦٠ طن متري من الفضلات الصالحة لغذاء الإنسان ، فضلا عن ٥٠ طن متري من الجلود .

٢ - صيد البحر : على الرغم من طول سواحل جيبوتى إلا أن صيد البحر لا يمثل موردا هاما من موارد الثروة . ولعل ذلك يرجع إلى ضيق الرفوف القارى أمام الساحل الجيبوتى وقلة مراسى الصيد .

وقد بلغ إنتاج الأسماك عام ١٩٧٤ م حوالى ٣٨٠ طن متري<sup>(٤)</sup> ، وهى

(١) المكتب المركزى العربى للأحصاء أنشأه على جيبوتى وجزر القمر . القاهرة : مجلس الوحدة

الاقتصادية ، ١٩٧٧ ، ص ٢٨  
(٢) "Djibouti" The Europa Year Book, op. cit., pp. 276, 279.

(٣) Ibid.

(٤) Ibid.

كمية لا تكفى لقيام صناعة محلية عليها ، ويستهلك معظمها محليا ، خاصة بين سكان المدن . وتصدر كميات محدودة من الأنواع الممتازة إلى فرنسا يوميا . وتعتبر أبوك وتاجورة أهم مراكز الصيد في جيبوتى .

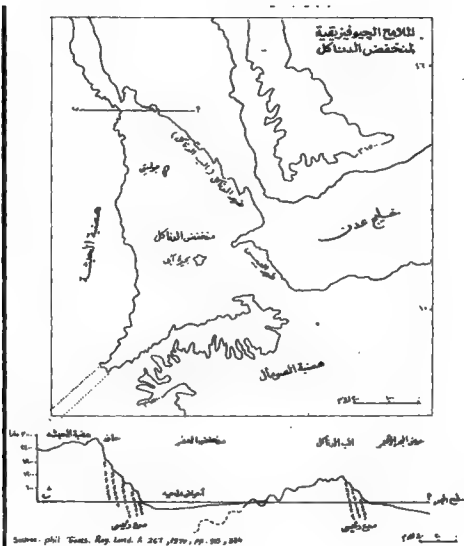
٣- الموارد المعدنية والطاقة : على الرغم من أن الدراسات الدولية الجيولوجية أثبتت وجود رواسب من النحاس جنوب غرب غبة الخراب ، وكذا رواسب الجبس جنوب بحيرة عسل إلا أنه حتى الآن لم يستخرج أى معدن أو وقود معدنى في جيبوتى .

والموارد المعدنى الوحيد المتوفر في جيبوتى والذي يتركز حوله النشاط التعدينى يشتمل فى الملح البحرى . وتنتشر الملاحات بالقرب من الساحل بين أبوك وتاجورة وفى الأجزاء الداخلية بالقرب من البحيرات التى يقع منسوبها جميعا تحت مستوى سطح البحر بأكثر من ١٥٠ مترا . وهذه البحيرات مائى إلا تمزق فى القشرة الأرضية على شكل شقوق مفتوحة Dpen Fissures تمتشى مع خطوط الانكسارات والصدوع ، ويزيد ارتفاع قطاعها الرأسى عن ١٥٠ مترا فى أغلب الأحيان . والمياه التى تملأ هذه الفجوات والشقوق مائى إلا بقايا مياه البحر الذى كان يغمر كل أنحاء منخفض العفر ، وذلك قبل حركة الرفع التى أدت إلى ارتفاع الحافة الشرقية المطلة فى الب الدناكل ، والتى صاحبها نشاط بركانى أدى الى ارتفاع أجزاء كثيرة من المنخفض إلى ما فوق سطح البحر .<sup>(١)</sup>

ولقد ظل الملح لفترات طويلة يحتل مكانا بارزا فى الناتج القومى لجيبوتى ، خاصة فى الأربعينات والخمسينات من هذا القرن ، ثم انخفض إنتاجه بشكل واضح للغاية مع الستينات ، وأصبح ما ينتج لا يكفى إلا حاجة الاستهلاك المحلى . فقد انخفض إنتاج الملح من ٤٢٧ ألف طن متري عام ١٩٤٤ إلى ثلاثة آلاف طن متري فقط عام ١٩٦٠ . كما انخفضت نسبة صادرات الملح إلى إجمال الصادرات من ٩٧٤٪ عام ١٩٤٤ إلى ٢٣٣٪ فقط عام ١٩٦٠ .<sup>(٢)</sup>

(١) Gibbon. I, op. cit.

(٢) أمواه على جيبوتى وجزر القمر . المصدر السابق ، ص ٣٨ ، جدول ١٠ .



وتفيد الدراسات الأولية التي أجراها معهد الأبحاث الجيولوجية في جيوتى عن وجود طاقة حرارية جوفية Geothermal Energy هائلة<sup>(١)</sup> في المنطقة المحصورة بين بحيرة عسل وغابة الداي وهي منطقة تتخللها فوهات بركانية ما زالت محتفظة بجيوتيتها البركانية ، شأنها في ذلك شأن بقية أنحاء منخفض العفر أو الدناكل .

٤- النقل : يلعب النقل البحرى دورا هاما ورئيسيا في ربط جيوتى والدول التي تظاهرها بالعالم الخارجى .

ويعتمد النقل كليا على ميناء جيوتى ، كميناء ترازيت وتوصيل بالدرجة الاولى . ولاشك أن حركة ونشاط الميناء قد تأثر كثيرا بتدهور طريق البحر الأحمر عقب اغلاق قناة السويس عام ١٩٦٧ م . فقد انخفض عدد السفن التي زارت الميناء عام ١٩٦٩ بنسبة ٧٠.٧٪ من عدد السفن ١٩٦٥ م ، كما انخفض حجم البضائع المفرغة على أرصفة الميناء عام ١٩٦٩ بنسبة ٦٠.٣٪ عن حجم البضائع المفرغة عام ١٩٦٥ م . وبالمثل انخفض حجم البضائع التي تم شحنها عام ١٩٦٩ بنسبة ٢١.٥٪ عن عام ١٩٦٥ ( انظر جدول : ٧ )

جدول رقم (٧)

السنة	عدد السفن	حمولة البضائع المفرغة (طن متري)	حمولة البضائع المشحونة (طن متري)
١٩٦٥	٣٠٧٤	٢٤٠ ٠٠٠	١٤٤ ٠٠٠
١٩٦٩	٩٠٠	٨٣٣ ٠٠٠	١١٣ ٠٠٠

المصدر : أعضاء على جيوتى ، المصدر السابق صص ٤٧ - ٣٨ .

(١) تبين من هذه الدراسات أن هذه الحرارة الجوفية تبلغ قوتها حول ٧٠٠ درجة مئوية وذلك عند عمق

١١٣٧ مترا . يمكن مراجعة :

Afar and Issa "Africa Contemporary Record, 1975, 76; London Rex Collings, 1976, p. 411

» يعتبر منخفض الدناكل منطقة ضغط واضحة في قشرة الأرض نتيجة لموضعه كمستطلة القاء

Function Area بين ثلاثة محاور صدعية رئيسية تمثل في حوض البحر الأحمر وخطيح عذب والصدع

الابريى ، لذا ظلت هذه المنطقة مركزا رئيسيا لنشاط التكتونى والبركانى منذ عهود سحيقة وحتى الوقت

الحاضر .

ودولة مثل جيبوتي لا تصنع إلا المرطبات والمشروبات الغازية ولا تصدر سوى الجلود ، فإن ميناءها ترجع أهميته ونشاطه أساسا إلى تقديم خدماته للدول الأخرى ، خاصة أثيوبيا التي يتوقف جزء كبير من حركة الميناء على وارداتها وصادراتها . كما أن ميناء جيبوتي يقدم خدماته للسفن التي ترفض الانتظار في عرض البحر أمام ميناء جدة لتأخذ دورها .

وارتباط نشاط ميناء جيبوتي بعوامل وظروف خارج نطاق الاقليم السياسي يشكل في حد ذاته خطرا على الاقتصاد الوطني الذي يعتمد بدرجة كبيرة على علاقات الميناء وتجارة الترانزيت .

وتشير الأرقام الى حدوث انخفاض ملحوظ في نشاط الميناء في السنوات الأخيرة حتى بعد إعادة فتح قناة السويس للملاحة عام ١٩٧٥ م فقد انخفض حجم البضائع التي تم تفريغها على أرصفة الميناء عام ١٩٧٩ م بنسبة ٩٤.٨٪ عن عام ١٩٧٠ م ، كما انخفض أيضا حجم البضائع التي تم شحنها من أرصفة الميناء بنسبة ٧٥.٥٪ . أنظر جدول : ٨ ) .

#### جدول رقم (٨)

##### نشاط الميناء قبل وبعد فتح قناة السويس

السنة	البضائع المفرغة	البضائع المشحونة
(١) ١٩٧٠	٩٩٥ ٠٠٠	٨٨ ٠٠٠
(٢) ١٩٧٩	٥١١٧٧	٢١ ٥٥٢

المصدر :

(١) أعضاء على جيبوتي ، ص ٤٨ جدول ١٦ .

(2) Port de commerce de Djibouti, op. cit, pp. 4-13

وهذا التغير الواضح في نشاط الميناء يمكن تحليله بعدة عوامل وظروف طرأت على المناطق المحيطة والتي يقوم الميناء بخدمة تلك من هذه الظروف ، توسيع ميناء جدة بحيث أصبح من الممكن الاستغناء عن خدمة التوصل التي كان يقدمها

ميناء جيبوتي ، خاصة وأن ميناء جدة يبيع وقودا للسفن المارة بالبحر الأحمر بسعر أقل بنسبة تصل إلى ٣٠٪ عن السعر الذي يبيع به ميناء جيبوتي . كما يرجع هذا التغيير إلى قيام أثيوبيا بمعاونة الاتحاد السوفيتي وإسرائيل بتوسيع وتطوير ميناء عصب على ساحل أريتريا ، والتوسع في استخدامه والاعتماد عليه ، خاصة بعد انضمام جيبوتي للجامعة العربية وتعدد محاولات تخريب الخط الحديدي الممتد بين جيبوتي واديس ابابا . وتشير الإحصاءات إلى أن نسبة البضائع التي تم تفريغها في ميناء جيبوتي لحساب أثيوبيا لم تزد عن ٢٧,٩٪ من جملة الواردات عام ١٩٧٩م كما أن نسبة البضائع التي تم شحنها لحساب أثيوبيا لم تشكل سوى ٧,٧٪ من جملة البضائع التي تم شحنها من أرصفة ميناء جيبوتي عام ١٩٧٩ . علاوة على ذلك ، فإن قيام سلطات جيبوتي بمقاطعة السفن الاسرائيلية قد ساهم في تدهور نشاط الميناء ، حيث ان نشاط هذه السفن كان يشكل ٥٪ من حركة ونشاط الميناء تقريبا . انظر جدول : ٩

#### جدول رقم (٩)

#### حركة البضائع في ميناء جيبوتي عام ١٩٧٩

بيان الحركة	جيبوتي	%	اثيوبيا	%	الصومال	%	مناطق أخرى	%	الجملة
الوارد	٣٦٣٦٧	٧١,١	١٤٢٧٥	٢٧,٩	٥٣٥	١,٠	-	-	٥١١٧٧
(بالطن)									
المصدر	٤٨٨٦	٢٢,٧	١٦٦١	٧,٧	٤٢	٠,٢	١٤٩٦٣	٦٩,٤	٢١٥٥٢
(بالطن)									
الجملة	٤١٢٥٣	٥٦,٧	١٥٩٣٦	٢٢,٠	٥٧٧	٠,٨	١٤٩٦٣	٢٠,٥	٧٢٧٢٩

المصدر :

Port de Commerce de Djibouti, op. cit, pp. 4-13

ولاشك أن تدهور قطاع الخدمات قد انعكس بصورة مباشرة على الاقتصاد الوطني الذي يعتمد بصورة شبه كاملة على هذا القطاع الاقتصادي ، ولذا فقد

أصبحت البطالة تشمل ما يقرب من ٨٠٪ من القوة العاملة بعد أن كانت تتراوح قبل ذلك ما بين ٤٠ - ٦٠٪<sup>(١)</sup>.

وشبكة الطرق الداخلية ترتبط الى حد كبير بمدينة جيوتى ، سواء كمنفذ بحرى أو كمنفذ جوى وحيد .

فالخط الحديدى الذى يربط أرصفة ميناء جيوتى بأديس ابابا ، يقطع خلالها مسافة تبلغ نحو ٨٨٠ كيلو مترا ، منها ٩٨ كيلو متر فقط داخل أراضي جيوتى . وخلال هذه المسافة يمر الخط بوديان وجبال حتى يصل الى أديس ابابا على ارتفاع ٢٥٠٠ مترا تقريبا فوق سطح البحر ، وهو يستغل الصدع الأثيوبى فى صعوده الى الهضبة . ويقطع القطار هذه الرحلة ثلاث مرات أسبوعيا ينقل خلالها الركاب والبضائع .

ونشاط ميناء جيوتى يتوقف الى حد كبير على نشاط هذا الخط الحديدى ، فحتى منتصف السبعينات كان هذا الخط ينقل ما يقرب من ٦٠٪ من واردات اديس ابابا وحوالى ٤٠٪ من صادراتها ، وهى تقريبا كل واردات وصادرات اثيوبيا من خلال الميناء . ولذلك فإن أى محاولة لتعطيل هذه الخط كانت تؤدى إلى إصابة الميناء بالشلل ، مثال ذلك ما حدث فى أوائل عام ١٩٧٧م حين قام الثوار بتدمير ثلاثة جسور يمر فوقها الخط الحديدى مما أدى إلى تكلس البضائع على أرصفة الميناء .

أما الطرق البرية فيلزم إيجالى طولها حوالى ١٦٥٠ كيلو مترا تقوم بالربط بين جيوتى والمدن الساحلية من ناحية ، وبين المدن الداخلية من ناحية أخرى ، خاصة على صبيح ودخيل ويوبوكى ودورا . ومن جملة أطوال هذه الطرق هناك ما يقرب فقط من ٧٥ كيلو مترا عبارة عن طرق أسفلتية ، بينما بقية الطرق معظمها عبارة عن مسالك رملية يقتصر استخدامها على موسم الجفاف ، ولذلك كان الجمل - ولا يزال - وسيلة رئيسية من وسائل النقل فى البادية المحيطة بـجيوتى وتاجورة .

(١) Morgan, E. op cit.



ومن هنا يمكن القول بأن شبكة النقل الداخلي في جيوتي لا تكاد تغطي سوى أجزاء محدودة من البلاد ، وهى عاجزة عن ربط انحاء المنطقة السياسية لرداءة هذه الطرق واقتصارها على العمل فى مواسم معينة . لذلك فالطرق تمثل نقطة ضعف واضحة فى جسم الدولة .

وواضح من العرض السابق لموارد المنطقة السياسية أنها محدودة للغاية وتتميز بالضعف الشديد الأمر الذى يجعل من جيوتي دولة تابعة ، تعتمد على العالم الخارجى اعتمادا رئيسيا لتوفير حاجاتها الضرورية . وتشير أرقام التجارة الخارجية عام ١٩٧٣<sup>(١)</sup> . إلى أن قيمة الواردات بلغت ١٢٠٦٧٥١ مليون فرنك جيوتي فى حين أن الصادرات لم تزيد قيمتها عن ٣٠٤٩٨٥ مليون فرنك فقط .

وداخل هذا الضعف العام الذى يمثله الموارد ، هناك نقطة ضعف خاصة ورئيسية تتمثل فى اعتماد جيوتي على الخدمات التى يبيعها الميناء للدول المجاورة ، خاصة إثيوبيا التى تمر معظم تجارتها الخارجية عبر ميناء جيوتي . ولذا فإن تدهور نشاط الميناء أدى إلى تدهور الاقتصاد الجيوتي الذى يقوم على الخدمات وليس على الإنتاج ، وفى مثل هذه الحالة فإن الدولة قد تلجأ إلى استغلال الوظيفة الحرة للميناء وبيعها لإحدى القوى العظمى كبديل عن تدهور الوظيفة التجارية للميناء .

### سكان المنطقة السياسية :

١ - حركة السكان : لا تتوفر بيانات رسمية ديموجرافية كافية يمكن الاطمئنان إليها والاعتماد عليها فى تتبع حركة السكان واتجاهات نموه ، لذا فالأرقام المتاحة عبارة عن تقديرات باستثناء التعداد الذى أجري عام ١٩٦٠ / ١٩٦١ شاملا لكل سكان البلاد ، حيث كانت التعدادات السابقة قاصرة على سكان البلاد من غير الوطنيين .

(١) The Europa Year Book, op. cit.

ويشير تعداد عام ١٩٦١/٦٠<sup>(١)</sup> الى أن عدد سكان جيوتي بلغ ٨١ ٠٠٠ نسمة ، بينما تشير التقديرات الى أن عدد السكان بلغ عام ١٩٦٧ نحو ١٢٥ ٠٠٠ نسمة<sup>(٢)</sup> وحوالي ٢٢٠ ٠٠٠ نسمة عام ١٩٧٦<sup>(٣)</sup> . وبهذا يكون عدد سكان المنطقة السياسية قد زاد بين تعداد ١٩٦٠ وتقدير عام ١٩٦٧ بنسبة ٣٥٪ ، وحوالي ٤٣٪ بين تقدير عامي ١٩٦٧ ، ١٩٧٦ ، وحوالي ٦٣٪ بين تعداد ١٩٦٠ وتقدير عام ١٩٧٦ .

ومعدل نمو سكان جيوتي على هذا النحو يعد من معدلات النمو المرتفعة للغاية بالنسبة للمجتمعات السكانية المتقدمة والعادية بالنسبة لسكان الدول النامية ، حيث ان متوسط الزيادة السنوية في الفترة ما بين تعداد ١٩٦٠ وتقدير عام ١٩٧٦ بلغ حوالي ٣٫٩٪ سنويا ، في حين يزيد هذا المتوسط السنوي الى ٤٫٣٪ فيما بين عام ١٩٦٧ ، ١٩٧٦ .

وكان يمكن لحركة النمو السريعة التي يتميز بها سكان جيوتي أن تكون أحد جوانب القوة التي تحسب لصالح هذه الدولة ولكن ضعف الموارد المتاحة يجعل من هذه الزيادة نقطة ضعف وعيبا إضافيا على الموارد .

وهذا المعدل المرتفع الذي ينمو به سكان جيوتي إنما يرجع إلى ارتفاع معدل الزيادة الطبيعية الذي يبلغ حوالي ٣٫٤ في الألف . فعند المواليد عام ١٩٧٠ بلغ ٤٢ في الألف في حين بلغ معدل الوفيات ٧٫٦ في الألف . وتأتي الزيادة في المواليد على الرغم من أن نسبة الاوربيين تصل الى ٧٪ من مجموع السكان . كما أن نسبة سكان الحضر تصل الى ٤٩٫٦٪ ولعل زيادة المواليد إنما ترجع بالدرجة الأولى الى عادات وقيم اجتماعية تسود بين أهل البادية ، فحياة الرحالة التي يعيشها الذكور - على سبيل المثال - أدت الى تعدد الزوجات بتعدد أماكن الاستقرار المؤقت فضلا عن زيادة النسل كقيمة اجتماعية وزينة للتفاخر بين

(1) Macropædia, vol. 1, pp. 163-164

(2) Ibid.

(3) Demographic Year Book, op. cit, pp. 151-157, Table 4.

الرجال . ويدو أنه اذا كانت البادية هي المسئولة بصفة أساسية عن زيادة عدد المواليد ، فلاشك أن انخفاض معدل الوفيات هي مسئولية سكان الحضر .

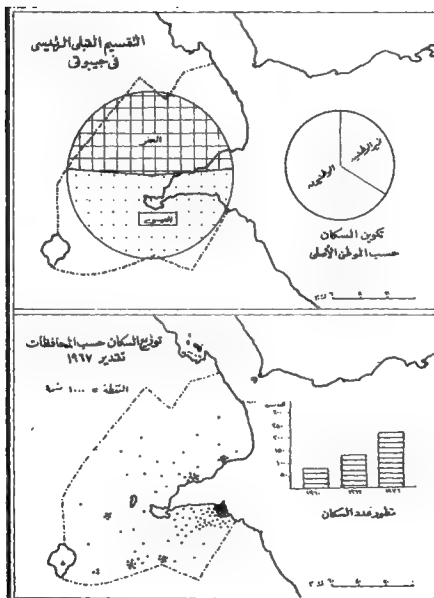
٢ - التكوين الاجتماعي : النظام القبلي لا يزال هو النظام الاجتماعي السائد بين سكان جيبوتي ، حيث ينقسم السكان قبليا الى العفر ( الدناكل ) والعيسى ، وهذا الانقسام القبلي لا يستند الى مبررات عرقية أو اجتماعية واضحة . فقبائل العفر والعيسى تشكلت نتيجة لتراوج عدد كبير من الهجرات السامية القديمة التي جاءت من شبه الجزيرة العربية إلى شرق أفريقيا واختلطت بالعناصر الأفريقية التي يطلق عليها اسم النيليون والحاميون أو أنصاف الحاميين . ولذا نجد تشابها في الملامح الجسدية بين أبناء العفر والعيسى ، حيث الرأس الطويل والأنف الدقيق نسبيا مع قامة تميل إلى الطول ، الى جانب ذلك فإن الدين الإسلامي يجمع بينهما كنظام اجتماعي واقتصادي كامل . كما أن كلا الطرفين يعيش على الرعي والثروة الحيوانية بصفة أساسية .

وإذا كان كل من العفرى والعيسى يتحدث في مجتمعه بلغته الخاصة العفرية أو الصومالية ، إلا أنها عندما يتحدثان سويا تصبح العربية هي لغة التفاهم المشترك .

والعفر أو الدناكل أحفاد سلطنة (آدال) القديمة التي كانت دائما هزّة الوصل بين بلاد العرب ومملكة اكسوم الحبشية . وهم يتركزون على السواحل وفي الداخل تجاه الشمال والغرب ، بحيث ترمى بقية كتلتهم داخل الأراضي الاثيوبية غربا واريتريا شمالا .

أما قبائل العيسى فهم عبارة عن مجموعة قبائل ذات أصول صومالية ، غالبية أفرادها يعيشون حياة البداوة والترحال خلف جبالهم وقطانهم . وهم يتركزون في القسم الجنوبي من البلاد ، بحيث ترمى كتلتهم الرئيسية داخل الحدود الصومالية .

وبخلاف الصراع التقليدي على الكلاً والماء ، فإن الشيء الذي يمكن أن يميز العفرين عن العيسين يتمثل في أن السلطة الأدبية في المجتمع العفرى ، سواء في



القرية أو المدينة ، إنما تكون لسلطان يتولى أمور التحكم بين الناس . ومن هنا تعددت سلاطين العفر بتعدد نجوعهم وقراهم . أما قبائل العيسى فيسود بينها نظام أو فكرة الملك الواحد ( الاوجاز ) الذى يستمد سلطته المعنوية من اعتقاد مؤداه أن الرب يستمع ويستجيب لدعائه .

وقد لعبت الإدارة الفرنسية دورا بارزا فى تعميق هذا الانقسام القبلى . ضمن المبدأ الاستعمارى التقليدى « فرق تسد » ، بل انها جعلت من هذا الانقسام عنوانا للبلاد عندما اطلقت عليه اسم ( اقليم العفر والعيسى ) .

واستطاعت من خلال هذا المبدأ أن تحبط كل الجهود التى بذلت لانشاء جبهة وطنية متحدة تجمع كل السكان وتوحد بينهم ، حتى أنه بالرغم من أن أحزابا عديدة قد قامت فى الإقليم إلا أن جوهرها الحقيقى كان منقسما بين العفر والعيسى ، وقد ازدادت حدة الانقسام خلال التطورات التى مرت بها البلاد قبل الاستقلال ، حين زادت مطالبة الصومال بالإقليم وزاد تأييدهم ومناصرتهم لقبائل العيسى الصومالية التى تشكل الأغلبية العددية . وفى مواجهة ذلك قامت أثيوبيا هى الأخرى بدعم وتأييد العفر ، خاصة بعد أن فتحت فرنسا سجلات قيد الناحيين لقبائل العيسى ، بعد أن ظلت مغلقة دونهم إلا بشروط مشددة . وبذلك تغير ميزان القوى فى الإقليم لصالح قبائل العيسى الصومالية ، خاصة بعد تدهور وتفكك الحزب العفرى بقيادة على عارف .

وعلى الرغم من أن مفاوضات الاستقلال قد قسمت السلطة السياسية بين العفر والعيسى ، فتولى « حسن جوليده » العيسى رئاسة الجمهورية وتولى « أحمد ديبى » العفرى رئاسة الحكومة إلا أنه يبدو أن هذه الصيغة السياسية لا تشكل أساسا راسخا لاستمرار الاستقرار السياسى ، وذلك يرجع الى أن هذا الاقليم السياسى يمثل مطلبا جيوبوليتيكيا لكل من دولتى الصومال وأثيوبيا ، ولذا تسعى

---

• لقد اتهمت فرنسا كل الأساليب للفرقة بين العفر والعيسى ، حتى أنها أصدرت قانونا خصا بمنع الزواج بين أبناء وبنات العفر والعيسى ، بل فرقت قى الأحياء التى يقيمون بها . يمكن مراجعة : حمدى الطاهرى . المصدر السابق ، ص ١١٥ .

كل منها الى حماية وتدعيم جسور اتصالها بالجناح القبل التابع لها ، وهو الأمر الذى يؤدى إلى تثبيت جلور هذا الانقسام القبل الذى يهدد التماسك القومى .  
ويزيد من خطورة هذا الانقسام الاجتماعى السياسى القائم فى جيبوتى حقيقة أن الدول الكبرى تقوم هى الأخرى بمشاركة كل من الصومال وأثيوبيا ، فى عملية شد الحبل القائمة فوق أرض جيبوتى . فغالبا ما تقوم الدول الإقليمية بتقمص أدوار القوى الكبرى .

والى جانب الانقسام القبل ، هناك أيضا انقسام بين الوطنيين وغير الوطنيين الذين أتى بهم الموقع الاستراتيجى الى البلاد . ووفقا لتقديرات عام ١٩٧٦ فإن السكان غير الوطنيين قد بلغ عددهم حوالى ٦٧٠٠٠ نسمة<sup>(١)</sup> ، أى ما يوازى ٣٠٤٪ من جملة السكان . وغالبية السكان غير الوطنيين من الفرنسيين والبنين . ولا شك أن اتساع حجم السكان غير الوطنيين وتعدد أصولهم يؤثر على درجة التماسك الاجتماعى والسياسى ، والتجانس الثقافى والحضارى .

**٣- توزيع السكان :** توضح بيانات جدول<sup>(١٠)</sup> ، أن هناك تفاوتات واضحة فى توزيع السكان على انحاء المنطقة السياسية . فالملاحظ أن ثلاثة أرباع السكان تقريبا يتركزون فى القسم الجنوبى من البلاد ، وهذا راجع الى عدة عوامل ، منها توفر مياه الآبار والعيون وارتفاع منسوب المياه الجوفية ، وامتداد الخط الحديدى الذى يربط بين جيبوتى وأديس ابابا ، الذى ساهم فى نشأة مدن على صبيح ، دخيل ، وعسيلة ، فضلا عن وجود ميناء جيبوتى فى جنوب البلاد .

وداخل القسم الجنوبى نفسه ، يتفاوت توزيع السكان بصورة واضحة ، حيث يتركز نصف السكان على الشريط الساحلى تجاه الشرق . فإديرية جيبوتى وحدها تضم نحو نصف سكان البلاد تقريبا بالرغم من أنها تعد من أصغر المديرات مساحة . وهذا أمر طبيعى يتفق مع وجود المنفذ البحرى الرئيسى ، الذى يعتمد عليه الاقتصاد الوطنى اعتمادا رئيسيا ، وحيث تتوفر فرص العمل والخدمات العامة .

(١) The Europa Year Book. op. cit.

ولا شك أن هذا التفاوت الصارخ في توزيع السكان بضعف من قدرة السكان على التحكم في المنطقة السياسية بقدر متوازن . كما أن تركز السكان في منطقة ميناء جيبيوتي بهذه الصورة الواضحة يؤكد حقيقة أن دولة جيبيوتي دولة ميناء بالدرجة الأولى .

#### جدول رقم (١٠)

##### توزيع السكان حسب المديريات طبقاً لتقدير عام ١٩٦٧

الاجملى	أوبوك	على صبيح	تاجورة	دخيل	جيبيوتي
١٢٥٠٠٠	٩٠٠٠	١١٠٠٠	٢١٠٠٠	٢٢٠٠٠	٦٢٠٠٠
%١٠٠	٧ر٢	٨ر٨	١٦ر٨	١٧ر٦	٤٩ر٦

Source: Macropodis, vol. I, p. 163.

المصدر :

الخلاصة :

لعل أهم ما يسترعى الانتباه بالنسبة للمولى منطقة الارتباط الرئيسى ، أن الموقع البحرى يلعب دوراً رئيسياً في تشكيل الملامح الأساسية للمظهر السياسى ، وما يعتريه من جوانب قوة ومواطن ضعف .

فالموقع الاستراتيجى لكلا الدولتين - والذى أتاح لها التحكم بصورة فعالة ومباشرة في حاصرة منطقة المدخل - قد جذب من قوى الاستعمار الاستراتيجى كلا من إنجلترا وفرنسا ، حيث قامت كل منهما باختيار النقطة الأكثر غمكاً على جانبى مضيق باب المندب ، واضطعتها لنفسها كنقطة نفوذ وتحكم ، فاختارت إنجلترا عدن على الجانب الشرقى ، واختارت فرنسا جيبيوتي على الجانب الغربى . ومن هنا كان الأساس في صنع المنطقة السياسية لكل من اليمن الجنوبية وجيبيوتي هو الاستعمار الاستراتيجى .

ولم يتوقف تأثير الموقع على المساهمة في نشأة المنطقة السياسية للدولتين ، بل امتد تأثيره لكثير من الملامح الأساسية للدولتين ، أهمها ما يلى :

١ - اضطراب الحدود وعدم استقرارها بحكم النشأة الاستعمارية وتخطيطها الذى لم يراع فيه أى قواعد جغرافية سياسية ، مما جعلها مفروضة على تكوينات قلمرية وقومية واجتماعية واقتصادية متشابهة .

٢ - اعتماد الدولتين على خدمات الميناء كمورد رئيسى من موارد الناتج الوطنى . ولذلك كان الاقتصاد الخدمات هو السمة الرئيسية لاقتصاد الدولتين ، ونقطة الضعف الأساسية فى الهيكل السياسى ، حيث ان أى تنهحر يعيب طريق البحر الأحمر يعنى تنهحرًا مماثلاً فى الاقتصاد الوطنى ، خاصة وأن طريق البحر الأحمر يسهل غلقه وتعطيله ليعيق حوضه إلى حد الاختناق عند الأطراف .

واعتماد الاقتصاد الوطنى فى الدولتين على قطاع الخدمات كان يقابله إهمال لقطاع الإنتاج ، خاصة قطاع الزراعة الذى يشغل به غالبية السكان ، وساعد على ضعف قطاع الإنتاج ضعف موارد المنطقة السياسية لكل من الدولتين ، والتخطيط الاستعمارى لاقتصاد الدولتين ، الذى قام على الاهتمام بقطاع الخدمات الذى يربط مباشرة بمصالحه فى مثل هذه الدول .

٣ - ضعف موارد المنطقة السياسية لكل من الدولتين . هذا الضعف شمل سيادة ظروف الجفاف واتساع نطاق التربة الصحراوية ذات الإنتاجية الضعيفة ، فضلاً عن ندرة الموارد المعدنية التى تكاد تقتصر على الأملاح ، وانعدام الوفود المعدنية واعتماد البلاد على استيراده من الخارج . وقد أدى ضعف الموارد إلى ازدياد اعتماد عدن وجيبوتي على العالم الخارجى لسد هذا العجز الشامل فى الموارد الأساسية ، بما يحتم النتيجة السياسية لدول العالم الغنية ، ومحاولة استغلال أى موارد متاحة لسد هذا العجز بما فى ذلك الموقع الاستراتيجى الذى يعد من أهم موارد الدولتين .

٤ - تعدد الأصول العرقية والثقافية والحضارية لسكان الدولتين بحكم الانفتاح على العالم الخارجى ، الذى فرضه الموقع البحرى المكشوف ، على



طريق عالمى يزخر بتيارات الحركة البشرية . ولذا تتميز الدولتان باتساع نسبي في حجم السكان غير الوطنيين .

هـ - الانفتاح الفكرى والايديولوجى على العالم الخارجى يحكم الموقع البحرى المقترح ، مما أدى إلى تميز المناخ الاجتماعى والسياسى عن بقية المناخ العام السائد فى المنطقة .

ولا شك أن هذا الانفتاح يجعل من أرض الدولتين تربة خصبة تجود فيها زراعة الأفكار والاتجاهات الراديكالية غير المألوفة فى هذه المنطقة التقليدية من العالم . كما أن هذا الانفتاح قد أضعف النظام القبلى الذى يميز دول هذه المنطقة ، وحد من تأثير هذا النظام القبلى على النظام الاجتماعى والسياسى فى الدولتين .

• • •



الفصل الخامس  
الجغرافيا السياسية لدول منطقة الارتباط  
الثاني بالدخل الجنوبي للبحر الأحمر



## الفصل الخامس

### الجغرافيا السياسية لدول منطقة الارتباط الثانوى

#### بلمدخل الجنوى للبحر الأحمر

يشمل هذا الفصل على دراسة الوحدات السياسية الواقعة فى منطقة المدخل الجنوى للبحر الأحمر والتي تتحكم فى المدخل الجنوى وتتأثر به بصورة ثانوية وغير مباشرة ، وذلك بحكم عامل الموقع والمسافة .

وتتمثل هذه الوحدات السياسية فى كل من اليمن الشمالية على الجانب الآسوى من المدخل وكل من الصومال واليوبيا على الجانب الاقرب .

#### أولا : دولة اليمن الشمالية

##### نشأة المنطقة السياسية :

ترتبط نشأة المنطقة السياسية لليمن الشمالية بتاريخ الركن الجنوى الغربى من شبه الجزيرة العربية ، هذا الركن أتاح له خصائصه الجغرافية أن يظهر بشخصية متميزة عن بقية أنحاء شبه الجزيرة .

فالواقع أتاح لهذا الركن أن يطل مباشرة على مسطحات مائية ، تقوم بتحديد الخصائص البحرية للكل الهوائية المارة فوقها . وفى نفس الوقت فإن هذا الركن يتميز بقمم جبلية شاهقة الارتفاع ، يصل ارتفاع بعضها - كقمة النبى شعيب - الى أكثر من ٤٠٠٠ متر . ويساعد هذا الارتفاع الشاق على تصعيد الهواء والحصول على ما به من بخار ماء على هيئة امطار ، وتجميعها داخل اودية عديدة تهب من القمه الى السفح . كما أن هذا الارتفاع الشاق ساهم فى تعديل تأثير خط العرض وتلطيف درجة الحرارة .

وقد أتاح هذه الظروف الطبيعية مجتمعة أن تصبح مرتفعات اليمن مركزا للاستقرار البشرى المرتبط بنظام زراعى شامل لا يوجد له مثيل فى بقية أنحاء شبه الجزيرة .

وكان لتفرض السطح وتقطعه أثره في عدم وجود مراكز استقرار كبيرة ومتصلة ، مما يتيح للنظام القبلي أن ينمو في ظل تقطع الاستقرار وعدم اتصاله . ولذلك فإن النظام القبلي يعتبر من أهم ما يميز النظام الاجتماعي والسياسي على مرتفعات اليمن ، هذا النظام الذي يقوم على العصية ووحدة الدم . وارتباط النظام القبلي اليمنى بالزراعة المستقرة أدى إلى قيام نظام قبلي إقطاعي ، حيث يمتلك رئيس القبيلة الأرض .<sup>(١)</sup>

ويمكن القول بأن التكوين الحديث للمنطقة السياسية لليمن الشمالية ، يرتبط بالملكة المتوكلية اليمنية التي ظهرت على الخريطة السياسية في أعقاب الحرب العالمية الأولى . وترتبط هذه المملكة بحكم الإمامة الذي يرتبط بدوره بالمذهب الزيدي . هذا المذهب الذي فر به أتباعه من بغداد إلى شمال اليمن يتحصنون بطبيعتها الجبلية المنصورة واتخذوا من صنعاء مركزاً لهم .

وقد بلغت هذه الدولة أقصى اتساع لها في عهد الإمام المتوكل اسماعيل . عام ١٥٤٤ ، حيث كانت تمتد من صنعاء شمالاً إلى يافع وحضرموت ولحج وعدن جنوباً ، وبالإضافة إلى بعض أجزاء من سهل تهامة . والجدير بالملاحظة أن حدود هذه الدولة لم تكن معروفة حتى عهد الإمام يحيى ، حيث أن مسألة الحدود ظلت أكبر مشكلة واجهت الإمام يحيى وهو يحاول القبض على زمام الأمور في اليمن .<sup>(٢)</sup>

وتبدأ ملامح المنطقة السياسية لليمن الشمالية في الظهور بعد قيام بريطانيا باحتلال عدن عام ١٨٣٩ ، ويسيطر حايثها وسيطرتها على الممليات الغربية في جنوب اليمن من ناحية ، وقيام الدولة العثمانية من ناحية أخرى بإعادة بسط

---

(١) السيد مصطفي سالم . تكوين اليمن الحديث : اليمن والإمام يحيى ١٩٠٤ - ١٩٤٨ . - القاهرة : معهد البحوث والدراسات العربية ، ١٩٦٣ ، ص ١٢ .

هـ للمذهب الزيدي هو الذي ينسب لزيد بن علي بن الحسين بن علي بن أبي طالب ، وهى الرهف من أن أتباعه قد حصروا الإمامة في أولاد فاطمة ، إلا أنهم لم يقصروا على فرع معين ، بل أجازوا لكل فاطمي ينصف بالشجاعة والعلم والزمه أن يكون إماماً واجب الطاعة . ولا شك أن تعدد شروط الإمامة قد أدى إلى تعدد الإمامات وانقسام الدولة على نفسها .

(٢) نفس المصدر ، ص ٢٨

نفوذها على تمامه ( ١٨٤٩ م ) وصنعاء ( ١٨٧٢ م ) ، وجعلوا اليمن ولاية

عثمانية . وهكذا أصبح من الضروري تخطيط الحدود بين منطقتي نفوذ كل من الجانبين . وقد تم بالفعل التوصل إلى اتفاق في مارس ١٩١٤ م ، اعترفت من خلاله تركيا بالنفوذ البريطاني على الحميات التسع المعروفة باليمن السفلى .

وبعد هزيمة تركيا في الحرب الاولى وانسحابها من المشرق العربي ، قام الإمام يحيى بن حميد الدين بإعلان نفسه حاكماً على « دولة اليمن المستقلة » بما في ذلك الحميات الغربية التسع في الجنوب ومنطقة عسير ونجران في الشمال ، وهي الحدود التاريخية الإسلامية لليمن .<sup>(١)</sup>

وبسبب هذه النظرة الخاصة للحدود ، كان لا بد أن تدخل الدولة اليمنية في صراع على الحدود مع كل من إنجلترا التي فرضت حمايتها على اليمن السفلى ، والسعودية التي فرضت أيضاً حمايتها على الإمارة الادريسية عام ١٩٢٦ م ، وذلك بعد قيام الإمام يحيى بطرد الادارسة من ساحل تمامه عام ١٩٢٥ م ومحاصرتهم في عسير .

وبالنسبة للحدود الجنوبية ، فقد رفضت بريطانيا أن تعترف للإمام بأي حقوق في الحميات ، ولذا لجأ الإمام الى العنف ، حيث قام جيشه عدة مرات بالهجوم على الحميات وقامت بريطانيا بالرد على الهجمات بالمثل مستخدمة القذف الجوي . وقد انتهت هذه الاشتباكات بعقد معاهدة صنعاء عام ١٩٣٤ م ، اعترف من خلالها الإمام بالحدود الجنوبية التي رسمتها اتفاقية مارس عام ١٩١٤ م .

وبالنسبة للحدود الشمالية فقد دخلت اليمن بشأنها في سلسلة طويلة من المفاوضات مع السعودية ، والتي انتهت بعقد معاهدة الطائف في مايو ١٩٣٤<sup>(٢)</sup> . وقد تم بموجب هذه المعاهدة تعيين الحدود الشمالية ، بينما بقيت الحدود الشرقية دون تعيين أو تحليل .

(١) عبد الرحمن صادق الشريف ، جغرافية المملكة العربية السعودية . الجزء الأول . الرياض : دار المريخ ، ص ٢٢ .

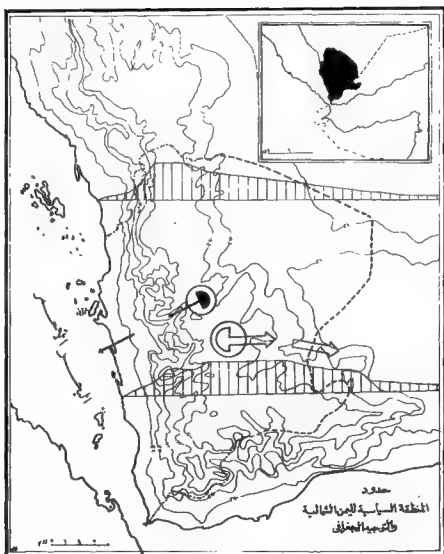
## حدود المنطقة السياسية :

تشترك اليمن الشمالية في حدودها البرية مع كل من اليمن الجنوبية والمملكة العربية السعودية

وجنوبها مع اليمن الجنوبية ترتبط بالحدود التي رسمتها الاتفاقية الانجلو- تركية عام ١٩١٤م . ونخط الحدود يكاد يتمشى مع السفوح الجنوبية لجبال اليمن ، وهو يبدأ من اكمه الشوب متجها صوب الشمال الشرق مارا بجبال جفيوب والحواب حيث ينحرف تجاه الشمال الشرق متمشيا مع السفوح الجنوبية والجنوبية الشرقية لجبال المنيف والخاله والجاه والنهي شعيب . حيث يتجه بالقرب منه تجاه الشمال الغربى حتى السفوح الجنوبية لجبل أم الامه ، ثم يسير تجاه الشمال الشرق مارا بمدينة قعطية وجنوبى مدينة السليمة ، ومن هناك ينحرف تجاه الشمال الغربى حتى مدينة بيجان ، فالشمال الشرق حتى صحراء الربع الخالى بالقرب من نقطة تقاطع خط طول ٤٥ شرقا ونخط عرض ١٤ شمالا .

أما خط الحدود الشمالية فهو يبدأ من نقطة على ساحل البحر الأحمر بالقرب من دوما ، بين مبدى اليمنى والموسم السعودية ، ويتجه ناحية الشمال الشرق مارا شمال مدينة حرض حتى يصل غربى صعدة ، حيث يتجه صوب الشمال فى خط متعرج يسير بين الجبال تاركا كلاً من الموسم ، المحرقه ، قفل وقدى ، وجبال منيفا وسلا وبني مالك على الجانب السعودى . ثم ينحنى الخط قرب عقبة العلب نحو الشرق محترقا شعاف السراه فى جنوب مدينة ظهران وشمال مدينة سحار اليمنية ، ثم ينحرف نحو الجنوب الشرقى قرب وادى حصن ، ويتعرج الخط بعد ذلك غير أنه ينحنى ليضم نجران والاخلدود ثم يتجه رقا قرب وادى سلح حتى سهل جوب عند مشارف الكتبان الرملية المتصلة بالبحر الخالى . وقد بقيت الحدود الشرقية الشمالية بلا تحديد ، ولو أنه اتفق على أن يتمشى خط الحدود مع الحافة الغربية لصحراء الربع الخالى ، بحيث تصبح نجران ورملة بام ورملة دهم ( الاحقاف ) جميعها ضمن الأراضي السعودية .





والحدود الشمالية محددة بدقة طبقاً لاتفاقية الطائف ، التي راعت مصالح القبائل المنتشرة على طول الحدود ، حتى لا تثار مشاكل حول ولاء أو تبعية إحدى القرى أو القبائل لأحد الطرفين . وقد تم تخطيط هذه الحدود على الطبيعة بواسطة أعمدة بلغ عددها حوالى ٢٤٠ عموداً<sup>(١)</sup> .

وباستثناء الحدود الشمالية فإن حدود المنطقة السياسية ذات طبيعة مؤقتة ، فهي غير محددة بدقة فى الجنوب ، وغير محددة على الإطلاق مع السعودية شرقاً ، إلى جانب ذلك فإن الحدود الشرقية والجنوبية أيضاً مفروضة على تكوينات عشائرية قبلية واحدة ، ولذلك فإن الحدود الشرقية والجنوبية تعد مناطق اضطراب وعدم استقرار ، خاصة وأنها لا تتمشى مع ركائز طبوغرافية حاسمة الفصل .

ويضعف من الاخطار والمتاعب المتعلقة بالحدود ، أن هذه الحدود البرية تتميز نسبياً بالطول ، إذ يبلغ إجمالى طولها حوالى ١١٣٦٠ كيلو متراً ، أى أن كل كيلو متر من الحدود البرية يقابله ١٤٣ كيلو متراً مربعاً من المساحة . كما أن كل كيلو متر من الحدود يقف وراءه حوالى ٥٢٠٤ فرداً لحايته والدفاع عنه .

أما الحدود البحرية فيبلغ إجمالى طولها ٤٤٨ كيلو متراً ، وهى تمتد فيها بين وادى ميدى شمالاً إلى مضيق باب المندب جنوباً . والحدود البحرية قصيرة نسبياً ، إذ أن كل كيلو متر من الساحل يقابله ٣٩٩٥ كيلو متراً مربعاً من المساحة ، وهى نسبة منخفضة تضعف من ارتباط السكان بالبحر . ويزيد من ضعف الارتباط جذب ساحل تهامة اليمن وضعف تشرشره وما يترتب على ذلك من قلة المنافذ البحرية الرئيسية وضآلة أحجامها ، فضلاً عن صعوبة الاتصال بين البحر والداخل لوجود حوايط صخرية عالية تعوق هذا الاتصال .

ولذا يمكن القول بأن التوجه البحر لليمن الشمالية يتميز بالضعف النسبى . وانعكس هذا بوضوح فى قلة المؤثرات الخارجية التى نفذت إلى عمق البلاد . مما

(١) السيد مصطفى سالم ، المصدر السابق ، ص ٩٠ ، ٩١ .

أدى إلى شيوع الجمود الفكرى والرتابة بين السكان ، فضلا عن طابع الجمود الذى يميز النظام السياسى فى اليمن على مر التاريخ ، خاصة حكم الأئمة الذى أخذ على عاتقه تطبيقا صارما لسياسة العزلة ، فانعكس ذلك بدوره على جمود الميائل الطبقية المرتبطة بالبناء القبل الطائفى مما .

وفى مقابل ضعف التوجه البحرى ، فإنه يمكن القول بأن التوجه البرى أكثر قوة وتأثيرا فى اليمن الشمالية ، وذلك بحكم انحدار الهضبة تجاه الشرق والشمال الشرقى عبر الحدود البرية ، وما يرتبط بهذا الانحدار من أودية صحراوية تمثل مسارات مفضلة لطرق القوافل والحركة ، وأيضاً بحكم التشابه العضوى الذى يواصل امتداده أيضا عبر الحدود البرية ويربط بين البنية الاجتماعية والاقتصادية والقومية لليمن الشمالية بالبنية المترامية عبر شبه الجزيرة شرقا .

ولعل قوة التوجه البرى لليمن الشمالية هى التى ساعدت المجتمع اليمنى حتى الآن على الوقوف فى وجه المؤثرات الخارجية والاحتفاظ إلى حد كبير بمصانصه التقليديه الاصيله ، حتى ان النظام القبلى ما زال يؤدى وظائفه الاجتماعية والاقتصادية والسياسية بصورة فعالة ونشطة . ولعل ما يدل ايضا على قوة التوجه البرى لليمن الشمالية ان حوالى ٤٥% (١) من جملة السكان المهاجرين إلى خارج البلاد يستقرون فى الدول الواقعة خلف الحدود البرية. شرقا .

### مساحة وشكل المنطقة السياسية :

تشير تقديرات الأمم المتحدة<sup>(٢)</sup> الى أن مساحة اليمن الشمالية تبلغ حوالى ١٩٥٠٠٠ كيلو مترا مربعا ، وهى بذلك تعتبر ثالث دولة فى منطقة المدخل الجنوى من حيث المساحة .

وعلى الرغم من أن اليمن الشمالية بهذه المساحة تقترب من الدخول فى عداد الدول المتوسطة الحجم إلا أن الطبيعة الجبلية السائدة تقلل من فاعلية هذه

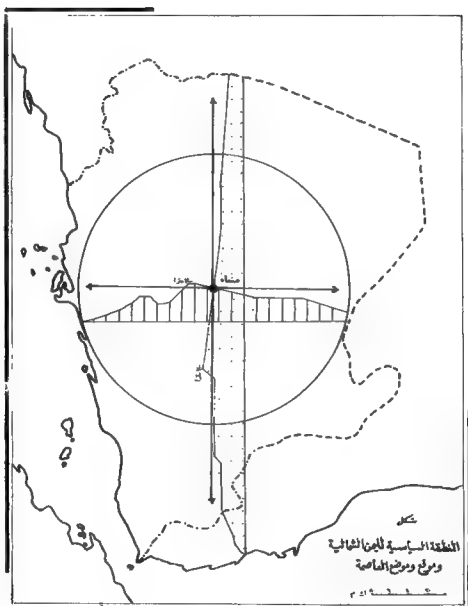
(١) عبد مصطفى . اليمن : الدولة والمجتمع . - القاهرة : النهضة العربية ، ١٩٧٥ ص ٤٣ .

(٢) Demographic Year Book, op. 140-150

المساحة بالنسبة لقوة الدولة ، خاصة فيما يتعلق بصعوبة انسياب الاتصالات والاتصالات بين أنحاء المنطقة السياسية وصعوبة التحكم في كافة أنحاء الدولة بقدر متوازن ودائم عبر قنوات الاتصال المختلفة . كما أن الطبيعة الجبلية الوعرة للسطح تقلل من درجة التماسك القومي والوحدة الوطنية ، ويكفى أن هذه الطبيعة الجبلية هي المسئولة عن نشأة النظام القبلي والمسئولة أيضا عن استمراره .

وهذه الطبيعة الجبلية تعد ميدانا غير مثالي لاستخدام الجيوش النظامية والمعدات العسكرية التقليدية ومن هنا تأتي صعوبة القيام بعملية غزو عسكري واسع النطاق للأراضي اليمنية ، إلا باستخدام جنود المشاة والمظلات ، وإن كانت ستبقى أمامهم مشكلة التعرف على ميدان المعركة ، خاصة فيما يتعلق بالدروب والمساكن التي يتطلب التعرف عليها ضرورة الاستعانة بمرشدين محليين . ولعل صعوبة القيام بغزو عسكري واسع النطاق للأراضي اليمنية أو التهديد بهذا الغزو ، تعد أحد العوامل الرئيسية وراء عدم وقوع اليمن الشمالية في قبضة الاستعمار الأوربي بالرغم من أهمية موقعها ، فضلا عن لجوء الدول الكبرى إلى اتخاذ سياسة أكثر مرونة واعتدالا في تعاملها مع اليمن الشمالية التي يصعب ممارسة الضغوط العسكرية الكاملة عليها ، والهدف من هذه السياسة هو محاولة الإبقاء على حد أدنى من العلاقات الطيبة مع النظام القائم تأمينا للمصالح الاستراتيجية ، مع العمل على تحييد اليمن الشمالية كموقع جغرافي هام لضمان الاستفادة بأى قدر من هذا الموقع طالما يصعب إجبارها على الانحياز . ولعل أفضل ما يعبر عن « المرونة الدولية » إزاء اليمن الشمالية ذلك الالتقاء الغريب الذي جمع بين قوى العالم شرقه وغربه حول شبكة الطرق البرية الحديثة في البلاد فالصين - ساهمت في انشاء طريق الجديدة - صنعاء وطريق صنعاء - صنعاء ، والاتحاد السوفيتي شق طريق الحليدة - تعز ، والولايات المتحدة ساهمت في انشاء طريق عثا - تعز والمانيا الغربية التي قامت بتغطية طريق صنعاء - تعز بالأسفلت .

وقدرة استيعاب المساحة السياسية لليمن الشمالية ، يمكن التعرف عليها من



خلال المعدل العام للكثافة السكانية . فطبقا لتقديرات عام ١٩٧٧م ، فإن معدل الكثافة العامة قد بلغ نحو ٣٥ نسمة في كل كيلو متر مربع . وهو يعتبر من المعدلات المنخفضة التي تدل على ضعف قدرة المنطقة السياسية على الاستيعاب ، ولكن إذا قارنا هذا المعدل ببقية دول المدخل الجنوبي فالتنا سنالاحظ أنه يعتبر من أعلى المعدلات المتاحة والذي يدل على تميز هذه المساحة بالقدرة النسبية العالية على الاستيعاب .

والطبيعة الجبلية - وعلى غير المؤلف - تعد العامل الرئيسى فى زيادة قدرة التربة على الاستيعاب ، لتأثير هذه الطبيعة على زيادة الامطار التصاعدية الساقطة والتخفيف من حدة حرارة العروض المدارية .

وهذه الطبيعة الجبلية تحم علينا التعامل بمحذر مع معدل الكثافة السكانية ، وذلك لأن المساحة المطلقة تغفل عامل الارتفاع الرأسى الذى من شأنه أن يزيد من المساحة الحقيقية للمنطقة السياسية ، وبالتالي يزيد من قدرتها على الاستيعاب .

وهذه المساحة تنتظم يصفة عامة داخل شكل ملموم ومتنمى نسبيا ، تبرز منه نتوءات واضحة ولا تتداخل فيه أى انبعاجات تذكر . ويظهر اندماج الشكل من طول الحدود بالنسبة للمساحة الكلية ، إذ تبلغ هذه النسبة حوالى تسعة أمتار مقابل كل كيلو متر مربع من المساحة . وهذا الاندماج الواضح يقلل من عدد المواضيع التى يحتمل أن تتعرض منها الدولة للغزو ، كما يعاون الدولة على الدفاع عن هذه الحدود وحمايتها .

ولا شك أن ذلك الشكل المنتمى فضلا عن المظهر الطبوغرافى المعقد يشكلان معا مانعا طبيعيا قويا أمام محاولات الغزو الخارجى ، ولعل ذلك قد يفسر لنا لماذا احتفظت اليمن الشالية باستقلالها الحقيقى عبر التاريخ ، بما فى ذلك الفترات التى دخلت فيها اليمن ضمن الممتلكات العثمانية ، حيث لم يكن للعثمانيين من السيادة سوى الاسم .

ويضاغف من قيمة الشكل الملموم لليمن الشمالية وقوع العاصمة ( صنعاء )  
في موقع متوسط من المنطقة السياسية ، حيث تبعد عن الحدود بمسافات متساوية  
من جميع الاتجاهات تتراوح بين ١٦٥ - ٢٥٥ كيلو مترا فقط . ووقوع العاصمة  
في عمق المنطقة السياسية وفي تضاعيف الاقليم الجبلي الشاهق الارتفاع في الشمال  
للدليل واضح على طبيعة التوجه الجغرافي نحو الانخلاق وتأكيدا صارما للترعة  
القبيلية السائدة ، حيث تعتبر صنعاء المدينة القبلية الأولى في اليمن الشمالية ذات  
التقاليد القبلية الصارمة ، بينما نجد مدينة مثل نعر التي اختيرت عاصمة للبلاد في  
عهد الامام « أحمد » - قد تدهورت فيها هذه التقاليد القبلية ، وقد يكون ذلك  
بسبب قربها من التأثيرات الخارجية الوافدة من عدن .

#### موارد المنطقة السياسية :

١ - التربة وموارد المياه : أدى المظهر الطبوغرافي المعقد في اليمن الشمالية إلى  
تعدد أنواع ونطاقات التربة ، نتيجة لاختلاف عوامل وظروف التكوين .  
فساحل تهامة يتكون من التربة المنقولة ، سواء عن طريق الأودية الهابطة من  
المرتفعات حاملة الغرين والحصا أو عن طريق الرياح التي تقوم بنقل الرمال إلى  
الاقليم . إذا فالتربة السائدة في اقليم ساحل تهامة تربة بنية عبارة عن خليط من  
الصلصال والرمل ، وهي فقيرة في المواد العضوية وغير متماسكة ولا تحتفظ بالمياه  
القليلة بطبيعتها .

وفي الأجزاء العليا من سهل تهامة الساحل تسود تربة طميية خصبة ، نقلت  
مكوناتها الجارية المائية من فوق المرتفعات ورسبتا على هيئة مراوح فيضية  
alluvial fans عند السفوح . وهذه التربة تتميز بالتماسك ويقوامها التمثيل  
عندما تغمرها مياه الفيضانات والسيول . أما في فترات الجفاف فإن حبيباتها  
تتشكك وتصبح عرضة للنحت بواسطة التربة الهوائية .

أما فوق المدرجات الجبلية فتسود تربة صلبة غنية بالمواد العضوية  
والعناصر المعدنية ، وهي تنحى للتكوينات الصخرية التي تتركز عليها بفعل

عمليات التجوية - ويعيب هذه التربة الجبلية أنها معرضة بشدة لعمليات الجوف ، فضلا عن سمكها الرقيق الذى يعرضها للإنهالك السريع في حالة الاستخدام الكثيف المستمر .

أما موارد المياه في اليمن الشمالية ، فهي تعتمد بالدرجة الأولى على مياه الأمطار الموسمية . ونظرا لأن عامل الارتفاع يلعب دورا رئيسيا بالنسبة للأمطار الساقطة ، لذلك فإن كمية المطر على ساحل تهامة قليلة للغاية ولا يزيد معلما عن ٧ سم ، وهى تسقط على مساحات محدودة خلال شهور الشتاء . ويشد الجفاف في المنطقة المحصورة بين الإقليم الساحلى وأقدام المرتفعات والتي غالبا ما تؤدي إلى إثارة العواصف الترابية الشديدة . أما في الأجزاء العليا من ساحل تهامة ، فإن كمية الأمطار تزداد ، حيث يصل المتوسط السنوى الى ما يقرب من ٥٠ سم . أما المرتفعات التي تمتد بعض قممها إلى ما فوق خط التجمد ، فإنها تستقبل أكبر كمية أمطار في المنطقة ، حيث يتراوح معلما السنوى بين ٤٠ - ٩٠ سم ، ومعتلم هذه الأمطار تسقط في فصل الصيف بين يوليو وديسمبر .

ونتيجة لتنوع التربة واختلاف توزيع الأمطار نجد تنوعا ملحوظا في المركب المحصولى في اليمن الشمالية ، حيث يشمل القطن والدخان والموز في السهل الساحلى ، وفواكه البحر المتوسط والخضروات على السفوح الغربية ، والبن والقات والدخان فوق المدرجات الجبلية التي يتراوح ارتفاعها بين ١٣٠٠ - ٢٠٠٠ متر .

والزراعة تشكل المورد الفقرى للاقتصاد اليمنى ، حيث يساهم قطاع الزراعة بحوالى ١٧٪ من جملة الناتج القومى (١٩٧١) <sup>(١)</sup> . ويأتى القطن كأهم محصول نقدى في البلاد حيث يمثل حوالى ٤٧.٥٪ من قيمة إجمالى الصادرات (١٩٧٥) <sup>(٢)</sup> .

ولا شك أن اعتماد الزراعة على الأمطار الحدية المتذبذبة يعرض الاقتصاد

(1) Middle East Annual Review 1975-76, pp. 217-220

(2) "Yemen Arab Republic" The Europa Year Book, 1978, pp. 1730-1737.



الوطني للخطر ويؤدي الى صعوبة وضع برامج طموحه للتنمية القومية . عل سبيل المثال ، فإن الجفاف الذي شهدته المنطقة عام ١٩٧٣ أدى إلى حدوث عجز في الميزان التجاري بلغ ٣٨٥ مليون ريال يمني . مقابل ١٨٠ مليون ريال فقط عام ١٩٧٢<sup>(١)</sup> ، ومعظم هذا العجز نتيجة للتوسع في استيراد المواد الغذائية . وعلى الرغم من أن الزراعة تشكل القطاع الرئيسي في الاقتصاد اليمني ويعمل بها أكثر من ٩٠٪ من السكان ، إلا أن مشكلة الغذاء تعد المشكلة الرئيسية التي يواجهها المجتمع اليمني الذي يعاني سكانه بصفة عامة من سوء التغذية ، فواردات اليمن الشمالية من المواد الغذائية تشكل ما يقرب من ٤٣٪ من جملة الواردات (١٩٧٥)<sup>(٢)</sup> .

وطبقا لتقديرات عام ١٩٧٦<sup>(٣)</sup> ، فإن المركب الحيواني يتراوح بين ٢٠٠,٠٠٠ رأس من الماعز والأغنام ، وحوالي ٧٤٠,٠٠٠ رأس من الماشية ، فضلا عن ١٢,٠٠٠ رأس من الجبال . وهذه الثروة الحيوانية تساهم بدور بارز في الاقتصاد القومي ، حيث بلغت قيمة الصادرات الحيوانية حوالي ١٦٪ من جملة الصادرات . وتتركز المراعي بصفة أساسية على السفوح الشرقية لمرتفعات اليمن .

وعلى الرغم من طول الجبهة البحرية اليمنية ، إلا أن الثروة السمكية لا تشكل حتى الآن دورا يذكر في الاقتصاد اليمني ، فعدد الصيد السنوي يقدر بنحو ٢٠٠٠ طن متري من الأسماك ، كما لا يزيد عدد العاملين بهذا النشاط الاقتصادي عن ٧٠٠ نسمة<sup>(٤)</sup> ، ولعل هذا تأكيد آخر على ضعف التوجه البحري لليمن الشمالية .

٢ - الموارد المعدنية والطاقة : على الرغم من أن الأبحاث الجيولوجية أكدت وجود بعض الرواسب المعدنية كالفحم والنحاس والزنك والفضة والرماس ،

(1) "Yemen Arab Republic" Middle East Year Book, 1980, pp. 262-266.

(2) Europa Year Book, op. cit.

(3) Ibid.

(4) Macropædia, p. 1087.

إلا أن الملح لا يزال هو المعدن الوحيد الذى يتم إنتاجه بصفة تجارية ، بالإضافة إلى كميات محدودة من خام الحديد المستخرج من جبل تقوم شمال البلاد ، وتعد صلب أهم مراكز تعدين الملح باليمن الشمالية ، وهو يتميز بشدة نقاءه ، ويقدر الإنتاج السنوى من الأملاح بحوالى ١٢٠٠٠٠ طن<sup>(١)</sup> .

وعلى الرغم من أن الأبحاث الجيولوجية أثبتت وجود خزانات صخرية حاملة للبتروك في جنوب شرق اليمن الشمالية ومنطقة السهل الساحلى وبالقرب من صنعاء ، إلا أنه حتى الآن لم يتم استخراج هذا البترول بصورة تجارية . وقد يرجع هذا إلى طابع التخلف الذى يحد من مجالات استخدام الطاقة . فقد بلغ إجمالى استهلاك الطاقة في اليمن الشمالية عام ١٩٧٨ ما يعادل ٣٨٦ طن متري من الفحم الحجري<sup>(٢)</sup> ، بحيث أصبح نصيب الفرد من الطاقة لا يزيد عن ٥٣ كيلو جرام ، وهو يكاد يكون أدنى معدل للاستهلاك بين دول المدخل الجنوبي .

٣- النقل : على الرغم من ضعف التوجيه البحرى . إلا أن ضعف الموارد أدى إلى اهتمام اليمن الشمالية بالانفتاح الاقتصادى على العالم الخارجى فيما وراء البحار ، خاصة بعد تحسين وتوسيع وزيادة طاقة ميناء الحديدة من ٥٠ ألف طن سنوياً في الستينات إلى أكثر من ٥٠٠ ألف طن في السبعينات ، حيث بلغ عدد السفن التى زارت الميناء عام ١٩٧٣ ما يقرب من ٥٢٠ سفينة ، بلغت جملة حمولتها ٥٣١٩٤٣ طناً<sup>(٣)</sup> .

وترتبط شبكة النقل الداخلى بصورة واضحة بميناء الحديدة ، وهى شبكة حديثة نسبياً ، ارتبطت بتطوير الميناء وبالمساعدات الخارجية الفنية والمادية ، وذلك نظراً لصعوبة شق الطرق الجبلية وارتفاع تكاليفها .

ويبلغ إجمالى أطوال شبكة الطرق البرية بجميع مستوياتها حوالى ١٦٥٠ كيلو متر ، منها ٧٥٠ كيلو متراً فقط عبارة عن طرق أسفلتية ، وتمثل أهم هذه

(1) Ibid.

(2) U.N. World Energy Supplies, 1973-1978, pp. 14-43.

(3) The Europa Year Book, op. cit.

الطرق في شبكة الطرق المثلثة التي تربط بين حميمية - سوس - سوس  
الطرق التي تربط ميناء الحفا بكل من الحديدة وتغز ، خاصة بعد مشروع توسيع  
الميناء وتمميته ، وهو الذي كان عرضة للإطاع .

\* \* \*

واضح مما سبق أن موارد المنطقة السياسية لليمن الشمالية تتميز بالضعف  
الشديد وعاجزة عن الوفاء بالحد الأدنى لحاجات السكان . ولعل هذا العجز  
يوضحه بدقة الميزان التجارى لليمن الشمالية ، والذي يشير الى وجود عجز دائم  
في الميزان نتيجة لاتساع الفجوة بين الصادر والوارد ، حتى ان نسبة الواردات الى  
الصادرات عام ١٩٧٦/٧٧ بلغت ٦٠ : ١ ( انظر جدول ١١ )

جدول رقم (١١)

#### الميزان التجارى لليمن الشمالية بالآلاف الريالات

البيان	١٩٧٣/٧٢	١٩٧٤/٧٣	١٩٧٥/٧٤	١٩٧٦/٧٥	١٩٧٦/٧٦
الواردات	٤١٠٦٦٦	٧٤٤٩٨٠	٩٨١٠٠٤	١٧٠٦٨٩٤	٣٠٣٠٠٠
الصادرات	٢٥٢٦٩	٥٥٣٨٢	٥٢٠٩٦٦	٥٠٠٦٣	٥٠٥٠٠

source: The Europe Yearbook, 1978, p. 1732

المصدر :

الدولار الأمريكى يعادل ٣ ريالات يمنية بأسعار عام ١٩٧٤ .

وعجز موارد الإقليم السياسى وتزايد واستمرار هذا العجز أدى إلى اعتماد اليمن  
الشمالية على العالم الخارجى لسد هذا العجز المتفاحم . واعتماد اليمن الشمالية على  
العالم الخارجى يعنى بصورة أو بأخرى نوعا من التبعية السياسية لدول العالم  
الغنية ، وزيادة اهتمام النظام السياسى بالسياسة الخارجية ، التي عادة ما تكون  
هى الأساس والمحرك الذى تدور حوله السياسة الداخلية .

ولا شك أن ضعف الموارد وعجزها عن الوفاء بالحاجات الضرورية للدولة  
كانت العامل الأساسى وراء خروج اليمن عن عزلتها التقليدية التاريخية والانفتاح

السياسى والاقتصادى على العالم الخارجى ، والذى بدأ على وجه التقريب منذ منتصف عام ١٩٧٤ ، حين تولى الحميدى السلطة .

والجبن الشىالية فى انفتاحها على العالم الخارجى تحاول أن تتبع سياسة خاصة قوامها الانفتاح والاقتراب المتوازن من قوى العالم المختلفة ، سواء على المستوى الاقليمى أو الدولى ، وذلك بهدف الحصول على أكبر قدر من المساعدات الخارجية التى تعتمد عليها خطط التنمية اعتمادا يكاد يكون كاملا وشاملا . وقد نجحت اليمن الشىالية فى تطبيق هذه السياسة بدرجة جعلت منها نموذجا خاصا من نماذج الحياذ الإيماني ، الذى يقوم على تماشى الاتفاق الكامل مع الأطراف المتصارعة ، بهدف الإبقاء على كل الأطراف ، يساعد على ذلك حرص هذه الأطراف الدولية من جانبها على هذا الحياذ اليمنى المتوازن .

والواقع أن سياسة الانفتاح المتوازن ، ليست جديدة تماما على صنعاء ، فحين بدأ الخلاف ينشب بين الإمام يحيى وبريطانيا حول المصمبات الغربية ، قام الإمام على الفور بالتقرب لاطاليا كورقة رابحة يمكن أن يساوم بها بريطانيا حتى تقبل مطالبه فى الجنوب .<sup>(١)</sup> ومن الأمثلة المعاصرة على نجاح اليمن الشىالية فى تطبيق سياسة الانفتاح المتوازن على المستوى الإقليمى ، استغلالها خوف السعودية والغرب من تسرب الراديكالية والنفوذ السوفيتى من جنوب اليمن إلى شماله ، حيث تقوم من وقت لآخر بالدخول فى مفاوضات لتحقيق الوحدة مع الجنوب . فتسارع السعودية ببذل الدعم والتأييد لليمن الشىالية لوقف هذا الاتجاه الوحوى . وقد استمر الدعم السعودى حتى بعد اغتيال الحميدى فى أكتوبر عام ١٩٧٧ ، وهو الرجل الذى تبى سياسة الانفتاح المتوازن ولا شك أيضا ان ميناء الحديدة يعتبر بمثابة شاهد اثبات على نجاح اليمن فى تطبيق فكرة الانفتاح المتوازن فبناء الحديدة تم بناؤه بمساعدة سوفيتية خلال الفترة ما بين عام ١٩٥٨ و ١٩٦٠ ، بحيث أصبح يضم ثلاثة أرصفة ومرسى صغيرا للبترول . ومنذ عام ١٩٧٧ قامت كل من بريطانيا وفرنسا بالمساهمة فى توسيع وتطوير هذا الميناء بحيث اتسع ليضم مرسى الكيب ووصيفاً رابعاً .

(١) السيد مصطفى سالم . المصدر السابق ، ص ٢٩٠ .

## سكان المنطقة السياسية :

١ - حركة السكان : توضح بيانات جدول (١٢) تطور عدد سكان اليمن الشمالية في الفترة ما بين عامي ١٩٧٠ و ١٩٧٧ . ويتضح من هذه البيانات أن عدد السكان قد زاد خلال هذه الفترة بنسبة ١٨.٥ ٪ ، ويمتوسط زيادة سنوية يقدر بحوالي ٢.٦ ٪ .

وهذا المعدل المرتفع نسبياً يرجع إلى عامل الزيادة الطبيعية ، فعديل المواليد وصل إلى ٤٨.٩ في الألف عام ١٩٧٥ ، بينما وصل معدل الوفيات إلى ٢٥ في الألف . وعلى الرغم من أن الزيادة الطبيعية تصل إلى ٢٣.٩ في الألف إلا أن هذه الزيادة تعتبر منخفضة بالنسبة لطبيعة المجتمع اليمني ، كمجتمع زراعي تبلغ فيه الكثافة الزراعية نحو ٣٥٠ نسمة في كل كيلو متر مربع ، وهي من المعدلات المرتفعة للغاية (١) ، كما أن نسبة الأمية تصل إلى أكثر من ٩٠ ٪ من السكان . ولعل انخفاض معدل الزيادة الطبيعية راجع إلى تدهور المستوى الصحي بشكل صارخ نتيجة لسوء التغذية وانخفاض مستوى الرعاية الصحية . وقد انعكست هذه الظروف بوضوح على الرضع والأطفال ، حيث يصل معدل الوفيات بينهم إلى نحو ٢١٠ في الألف (٢) وهي من المعدلات المرتفعة للغاية .

### جدول رقم (١٢)

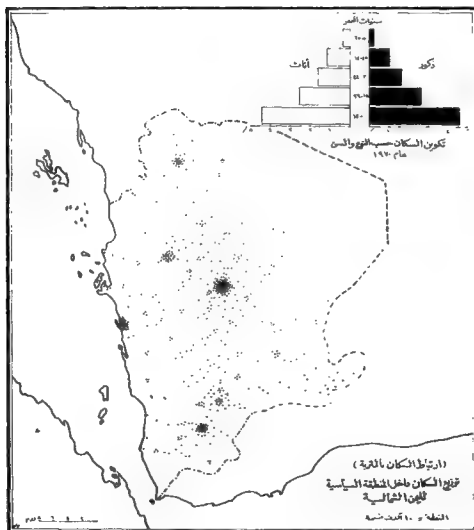
تطور عدد السكان في اليمن الشمالية خلال الفترة ما بين ١٩٧٠ و ١٩٧٧ (بالمليون)

١٩٧٠	١٩٧١	١٩٧٢	١٩٧٣	١٩٧٤	١٩٧٥	١٩٧٦	١٩٧٧
٥٠٧٧	٥٠٩١	٦٠٦	٦٠٣٠	٦٠٤٨	٦٠٦٧	٦٠٨٧	٧٠٠٨

المصدر :

Source : Demographic Yearbook, 1977, pp. 158-162, Table 5

(١) عبد الكريم الأرياني . التنمية الاقتصادية والحقبة الخمسية الأولى في الجمهورية العربية اليمنية : دراسة تحليلية . - مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية ، العدد ٢٢ ، ١٩٨٠ ، ص ٨٥ - ١١١ .  
(2) Statistical Abstract for Arab Countries 1970-75, 1978, p. 25. Table (1-5)



٢- تكوين السكان حسب النوع والسن : توضح بيانات الجدول رقم (١٣) ان الهرم السكاني لليمن الشبالية يتميز بصفة عامة بدرجات السلم الشديدة الانحدار ، ما بين قاعدة عريضة وقمة ضيقة . فقاعدة الهرم تتميز بالاتساع نتيجة لارتفاع معدلات المواليد ، حيث يتركز بها ما يقرب من ٤٥٪ من السكان . ومن القاعدة العريضة ترتفع جوانب السلم تدريجياً نحو القمة ، بحيث تضم فئة السن الوسطى ( ١٥ - ٦٤ سنة ) حوالى ٥٣٪ من جملة السكان . أما النسبة الباقية فتتضمن في فئات السن الكبيرة ، وهي نسبة ضئيلة للغاية تعكس انخفاضاً واضحاً في متوسط العمر ، تقدر بنحو ٣٢ سنة بين الذكور وحوالى ٤١ سنة للإناث .

وتدرج الهرم السكاني من القاعدة العريضة إلى القمة الضيقة ، يعنى أن هناك عبثاً كبيراً يقع على السكان العاملين ، الذى ينبئ عليهم أن يعولوا ما يقرب من نصف السكان ، وان كان يقلل من هذا العبء الارتفاع الواضح في نسبة الوفيات بين الأطفال . وضعف مشاركة المرأة وانضمامها للقوة العاملة في البلاد يزيد من عبء الاعالة ، وهذا أمر طبيعى بالنسبة لمجتمع تقليدى تسوده قيم اجتماعية معينة . ( انظر جدول : ١٣ ) .

### جدول رقم (١٣)

توزيع السكان في اليمن الشبالية بالنسب المئوية حسب النوع والسن ( ١٩٧٠ )

النوع	فئات السن			
	أقل من ١٤	١٥ - ٢٩	٣٠ - ٤٤	٤٥ - ٦٥ فأكثر
ذكور	٤٥١	٢٦١	١٥٧	١٠٦
إناث	٤٤٧	٢٥٨	١٥٧	١٠٩

المصدر : Statistical Yearbook for Arab Countries, op. cit. p. 33

٣- التكوين الاجتماعي والطائفي لا زالت القبلية تشكل وحدة البناء الاجتماعي في اليمن الشبالية . وترتبط بها نظم اجتماعية وظواهر نفسية معينة .

فالمجتمع القبلي يقوم على نوع من العلاقات والروابط الاجتماعية ، التي تدور حول وحدة الدم أو العصية التي تفرض بعض الحقوق والالتزامات المتبادلة ، وتتطلب نوعا معينا من السلوك . ولذا فإن أهم ما يميز القبيلة هو الإحساس بالهوية الذاتية ، والتعصب لهذا الإحساس أو الانتماء فكل قبيلة لها أرضها وآبارها ومراعيا وتاريخها ونظامها الذي يشبه الدستور . ومن هنا فإن أية محاولة تأتي لفرض سلطة عليا على القبائل وتقاليدها وعاداتها تجد معارضة شديدة من جانب هذه القبائل التي تعتر بهذه الأنظمة وتفخر بها .

والقوى السياسية في اليمن الشمالية يكاد يتوزع ولاؤها بين أكبر قبيلتين ، وهما قبيلة حاشد وقبيلة بكيل ، ولذا فإن أى تغيير يطرأ على الحكم في اليمن الشمالية لا يعنى تغييرا جوهريا في النظام السياسي بقدر ما يعنى تغييرا في الجناح القبلي الحاكم . ومن هنا ، فإن النظام القبلي القائم في اليمن الشمالية بشكل من وجهة نظر الجغرافيا السياسية نقطة ضعف واضحة ومميزة ، حيث يهدد هذا النظام تماسك القومي والوحدة الوطنية ، كما يؤدي إلى عدم الاستقرار السياسي ، ذلك الاستقرار الذي يتطلب مراعاة التوازن القبلي الدقيق والحساس .

وبخلاف هذا النظام القبلي الذي يعيب الدولة المتحدة ، فهناك انقسام مذهبي طائفي بين ما يسمى بالزيود والشوافع . وهذا الانقسام هو أيضا إفراز طبيعي للانقسام التضاريسي القائم بين السهول والجبال . فالشوافع - الذين يتمتعون للمذهب السني - يقطنون السهول والمضارب الجنوبية والوسطى ، ويمثلون ثلثي السكان تقريبا ، أما الزيود - الذين يتمتعون للمذهب الشيعي - فيتجمعون بصفة أساسية فوق الجبال ، خاصة في الشمال .

وعلى الرغم من أن الزيود يشكلون أقلية عددية ، إلا أنهم يقبضون على زمام الحكم بمساعدة حلفائهم العسكريين ، ويقومون بإقصاء كل عنصر سياسي شافعي مؤثر عن مراكز السلطة الفعلية ، حتى ولو كان هذا العنصر معتدلا ولا يخطر منه على طبيعة النظام .



٤- توزيع السكان : توضح بيانات الجدول رقم (٤) توزيع السكان على حسب المحافظات ، ومنها يتضح أن نحو ثلاثة أرباع السكان يتركزون فوق المرتفعات الوسطى والسفوح الغربية ، أما بقية السكان فيتركزون على السفوح الشرقية وفي بعض أجزاء من سهل تهامة الساحلى ، التى تتوفر فيها موارد مائية كافية للزراعة ، خاصة فى مناطق حقول القطن ، فضلا عن مدينة الحديدة التى تضم غالبية سكان سهل تهامة .

والم متوسط العام لكثافة السكان يبلغ حوالى ٢٩,٣ نسمة فى كل كيلو متر مربع ، هذا المعدل يزيد بشكل واضح فوق المرتفعات ، حيث يصل الى ٣٢,٥ نسمة ، مع ملاحظة أن الكثافة تجاه الجنوب تزيد بمعدل واضح فى محافظة نجران الى ما يقل عن ٥٦ نسمة فى كل كيلو متر مربع ، والى ٧٢ نسمة فى محافظة أب .

أما على السفوح الشرقية حيث تسود أقاليم المراعى فإن معدل الكثافة ينخفض عن المعدل العام ، بحيث يقترب من ٢٢ نسمة فى كل كيلو متر مربع .

والملاحظ من توزيع السكان على أنحاء المنطقة السياسية أن الجوانب الشرقية والغربية هى أضعف أجزاء المنطقة السياسية من حيث تحكم السكان وسيطرتهم على التربة ، بينما نجد أن هذا التحكم يظهر أكثر قوة ووضوحا فى الأجزاء الداخلية المرتفعة .

وبصفة عامة يمكن القول بأنه لا توجد مناطق تخلخل واضح ، وأن انتشار السكان على أنحاء المنطقة السياسية يتميز إلى حد ما بالتوازن ، وهذا يتفق مع الطبيعة الجبلية الزراعية للمجتمع اليمنى ، حيث أن نسبة من يعيشون فى الريف تتراوح بين ٨٠ - ٨٥٪ من جملة السكان . ( انظر جدول : ١٤ ) .

#### جدول رقم (١٤)

توزيع السكان فى اليمن الشالية حسب المحافظات طبقا لتقديرات عام ١٩٧٠

الجملة	حده	حده	حده	حده	حده	حده	حده	حده
١٩١ ٠٠٠	٧١٤ ٠٠٠	٥٧٣ ٠٠٠	٨٥٩ ٠٠٠	٢٨٦ ٠٠٠	٤٧٧ ٠٠٠	١٩١ ٠٠٠	٦٦٨ ٠٠٠	٥٧٢٨ ٠٠٠

Source: Macropedia, op. cit., 1989

المصدر :

## ثانيا : دولة الصومال

### نشأة المنطقة السياسية :

ترتبط نشأة المنطقة السياسية للصومال بالمدخل الجنوبي للبحر الأحمر ، كموقع هام يجذب اليه من قوى الاستعمار الاستراتيجي كل من إنجلترا وفرنسا وإيطاليا . فبريطانيا كانت قد عملت على تثبيت اقدامها على الساحل الصومالي المواجه لعدن ، وذلك بهدف تأمين وحماية قاعدتها الاستراتيجية في عدن ، فضلا عن ضمان الحصول على المواد الغذائية من الساحل الصومالي ، خاصة الحيوانية منها . وقد نجحت بريطانيا في سبتمبر ١٨٨٤ م في احتلال كل من بربره وزيلع وهرر ، ثم أعلنت حاجتها ( ١٨٨٧ ) على الساحل الصومالي فيما بين بندر قاسم شرقا ولويادا غربا بعد سلسلة من المعاهدات التي وقعتها مع شيوخ القبائل . وفي عام ١٨٨٨ وقعت بريطانيا اتفاقية مع فرنسا تحدد بموجبها الحد الفاصل بين الصومال الفرنسي والصومال البريطاني ، وهو الحد الذي يتمشى مع الخط الواصل بين جيبوتي وهرر .

أما إيطاليا ، فبعد سلسلة من المعاهدات مع شيوخ وسلاطين الساحل الصومالي على خليج عدن والمحيط الهندي ، أعلنت في ١٨٨٩ حاجتها على المنطقة الواقعة على طول الساحل الصومالي ، فيما بين الصومال البريطاني غربا ورأس ديكس شرقا . وقد اعترفت بريطانيا بهذه المحمية في فبراير عام ١٨٨٩ م ، وهي تمتد من النقطة التي تنتهى عندها المحمية البريطانية وخط طول ٤٩ شرقا . وفي عام ١٩٢٥ م تنازلت بريطانيا لإيطاليا عن قطاع كبير من مستعمراتها في الأراضي الكينية ، وهو المعروف باسم جوبالاند .

وعلى أثر قيام الحرب العالمية الثانية ، قامت بريطانيا عام ١٩٤١ م باحتلال الصومال الإيطالي ، وظلت تديره عسكريا حتى عام ١٩٤٩ م ، حين تحولت الجمعية العامة للأمم المتحدة لإيطاليا مهمة الوصاية على هذه المنطقة لمدة عشر سنوات تنتهى بالاستقلال عام ١٩٦٠ م . وفي منتصف الخمسينات اضطرت بريطانيا تحت الضغط الوطنى الى منح محمية الصومال البريطاني الحكم الذاتي توطئة لاستقلالها التام وتمهيدا

لاتحادها مع الصومال الإيطالي . وفي يوليو عام ١٩٦٠ تم إعلان استقلال كل من الصومال البريطاني والإيطالي واتحداهما في إطار منطقة سياسية واحدة عرفت باسم جمهورية الصومال .

### حدود المنطقة السياسية :

تشارك الصومال في حدودها البرية مع كل من جيبوتي وأثيوبيا وكينيا .

الحدود الصومالية - الجيبوتية : ويبلغ طولها حوالي ٥٨ كيلو مترا ، وهذا الحد يرجع بأصوله إلى الاتفاق الذي تم توقيعه بين فرنسا وبريطانيا في عام ١٨٨٨ م لتحديد الخط الفاصل بين مناطق نفوذهما على الساحل الصومالي ، حيث اتخذ الخط الواصل بين لويادا وهرر كحد فاصل بين المهيمنين .

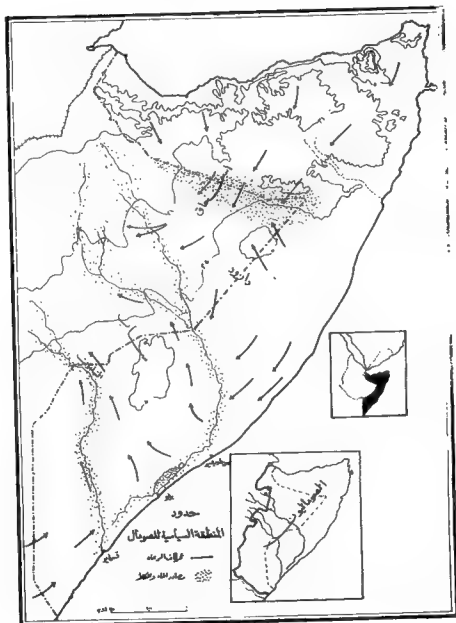
وعلى الرغم من أن هذا الحد هندسي مستقيم إلا أنه يكاد يتمشى تقريبا مع الحافة الجنوبية لمنخفض الدناكل أو العفر ، والمعروفة باسم ظهر العيسى ، وأهم قممها جالليلو ودجونيه . ولعل تميز هذا الخط بالاتفاق والتعيين فضلا عن تمثيه مع ركائز طبوغرافية هو الذي جعل هذا الحد يعد أكثر الحدود الصومالية هدوءا واستقرارا ، على الرغم من أن هذا الخط مفروض على تكوينات عرقية واجتماعية واقتصادية متشابهة ، حيث تترامى قبائل العيسى الصومالية على جانبي الخط .

### الحدود الصومالية - الأثيوبية :

يبلغ طولها حوالي ١٥٩٠ كيلو مترا ، وهذا الحد معين جزئيا ، حيث لا زال قطاع كبير منه غير محدد ، وهو القطاع الممتد فيا بين دولو Dolo جنوبا ونقطة تقاطع عرض ٨ شمالا وخط ٤٨ شرقا .<sup>(١)</sup>

والحدود الصومالية الأثيوبية ترجع بأصولها إلى عام ١٨٨٧ م حين احتلت أثيوبيا مدينة هرر وما أعقب ذلك من إخضاع أثيوبيا للقبائل الصومالية في هود وأوجادين ، وفي عام ١٨٨٩ م استولت أثيوبيا على منطقة أوجادين لقاء تعاونها مع إنجلترا في

(١) Widstrand, C. op. cit., p. 127



اتحاد الثورة المهدية في السودان ، كما ضمت في نفس العام منطقة هود . وقد اعترفت بريطانيا عام ١٨٩٧م بتبعية كل من أوجادين وهود لأثيوبيا ، وذلك من خلال المعاهدة المؤقتة بينها لتعيين الحدود بين الصومال البريطاني وأثيوبيا . وفي عام ١٩٤٨م عادت بريطانيا واعترفت بضم كل من هود وأوجادين للصومال الاثيوبي ، فضلا عن النطاق الحوضي الممتد بطول الصومال البريطاني والذي ظلت محفظة بإدارته لضمان حقوق الرعي لسكان الصومال ، وتقدر مساحة الأرض الصومالية التابعة لأثيوبيا بحوالى ١٥٣٠٠ كيلو مترا مربعا ، وهي تضم الروافد العليا لنهرى شبيلى وجوبا .

وخط الحدود يبدأ من نقطة تقاطع حدود جيبوتي والصومال وأثيوبيا ، ويتجه في خط مستقيم نحو الجنوب الغربى حتى بلدة (ابوصوين) ، ثم ينحرف تجاه الجنوب الشرقى ويسير باستقامته تقريبا لمسافة ٢٥٦ كيلو مترا حتى يصل بلدة ارزيره ومن هناك يستمر في اتجاهه الجنوبي الشرقى لمسافة ٣٢٣ كيلو مترا حتى يصل لبلدة ديانوت Dainot ومنها يسير الخط تجاه الشرق لمسافة ٩٥ كيلو مترا حتى يصل الى نقطة تقاطع خط عرض ٨° شمالا وخط طول ٨° شرقا . وهنا تبدأ الحدود المؤقتة ، غير المعينة ، حيث يسير الخط لمسافة ٢٨٠ كيلو مترا على هيئة خط مستقيم تجاه الجنوب الغربى حتى يتقاطع مع نهر شبيلى جنوب بلدة (أدو) ، بحيث يتركها ضمن الأراضي الاثيوبية . ويكمل الخط مسيرته تجاه الغرب ثم الجنوب الغربى فالغرب مرة أخرى حتى يصل لبلدة دولو ، التي تتلاقى عندها الحدود الصومالية - الكينية - الاثيوبية .

ومما سبق يتضح أن الحدود الصومالية - الاثيوبية يغلب عليها الطابع الهندسى الفلكى ، شأنها في ذلك شأن معظم الحدود التي رسمها الاستعمار في القارة الأفريقية ، فجاءت مصطنعة لا تتماشى مع الحقائق والمصالح الإقليمية القائمة .

فالحدود الصومالية الاثيوبية مفروضة على تكوينات جيولوجية وتضاريسية متشابهة تتمثل في التكوينات الرسوبية المتناسكة التي تنتمي للجوراسى والكريتاى ، التي تدخل بصفة أساسية في تكوين صحور هضبة الصومال . وهذه الحدود مفروضة أيضا على تكوينات قومية واقتصادية متجانسة . فعلى جانبي الحدود يتشر

الشعب الصومالي الذي ينتمي الى العرق الحامي\* المنتشر في منطقة شمال شرق افريقيا . والمرجح أن الصوماليين ينحدرون من ذلك الشعب الذي كان يستقر في منطقة شمال شرق افريقيا ثم هاجر الى منطقة نهري شبيلى وجوبا . حيث اختلط في هذا المنتجع بالجماعات الرعوية القادمة من الشمال وتلك القبائل الرعوية التي هاجرت من جنوب شبه الجزيرة العربية .<sup>(١)</sup>

وللى جانب وحدة بوتقة الانصهار العرقى ، فان الصوماليين يشكلون قومية واحدة قوامها اللغة الصومالية والدين الاسلامي فضلا عن العادات والتقاليد والتراث المشترك .

وفضلا عن أن خط الحدود يقوم بقطع الجسم القومى الصومالى الممتد داخل أوجادين وهو ( ١٥٣٦٠٠ كيلو مترا مربعا ) ، فان غالبية الصوماليين يعملون بالرعى التقليدى الذى يقوم على الترحال والتنقل الموسمى وراء الكلاً والماء ، وهو الأمر الذى يجعل الحد السياسى مفروضا على هذا الاقليم الاقتصادى المشترك والمتجانس . فالرعاة الصوماليون فى الشمال يقومون بتخطى الحدود فى فصل الجفاف الى هضبة هود فى اثيوبيا . كما يقوم الرعاة فى الجنوب بهجرة فصلية الى الروافد العليا لنهرى شبيلى وجوبا داخل اثيوبيا وذلك فى فصل الجفاف .

---

\* يشمل العرق الحامى أيضا مجموعات رئيسية تمثل فى الجبال والفر والدناكل والاجو Agau فى اثيوبيا والبيجة فى اريتريا والسودان .

(١) يتكون الشعب الصومالى من ست مجموعات قبلية رئيسية ، منها أرمجموعات رعوية تنتمى الى عنصر ( سامال Samal ) الذى يرجع بأصوله الى القبائل العربية التى وفدت من شبه جزيرة العرب فى نحو القرن العاشر الميلادى ، وهذه القبائل هى : الدير - اسحق - هاوية ودارود - أما المجموعتين الأخريتين فتتنمى الى العنصر المعروف بالساب Sabk وهما : الديجيل Digil والرهانوين Rahawin وهما من المجموعات الزراعية التى تسكن جنوب الصومال حول نهري شبيلى وجوبا ، وهما أكثر تأثرا بالجبال والبانو . وبالرغم من اختلاف سكان الشمال من الجنوب فى الحرفة والنظام الاجتماعى الا أنهم جميعا ينتمون الى أصل عرقى واحد باعتبارهم ينحدرون من سلالة قبيلة قريش .. يمكن مراجعة :

- Lewis, I The Somali Conquest of the Horn of Africa-Journal of African History, 1,2 (1960), pp 213-229.
- Spencer, J.A Renssessment of Ethiopian-Somali- Horn of Africa, July-September, 1978, pp. 23-28.

ويزيد من خطورة ديناميكية الحدود في مناطق الرعى أن اثيوبيا قامت بسحب حقوق الرعى التي كانت قد منحتها للرعاة الصوماليين عام ١٩٥٤ ، وذلك في أعقاب الاشتباكات الدامية التي جرت بين الصومال واثيوبيا عام ١٩٦٠ وأدت الى قيام اثيوبيا بخلق حدودها في وجه الرعاة الصوماليين . علاوة على ذلك فان اثيوبيا تتجاهل تماما الرغبة الملحة والأساسية من جانب الصوماليين في ايجادين ( الصومال الغربى ) للانضمام للوطن الصومالى الأم ولجمع الشمل على جانبي الحدود .

**الحدود الصومالية - الكينية :** ويبلغ طولها حوالى ٦٧٨ كيلومترا . وهى تبدأ من بلدة دولو شمالا حيث تمتشى مع نهر دوا بالما Dawa Palma لمسافة محدودة ثم تواصل سيرها في خط مستقيم الى الجنوب الغربى حتى نقطة تقاطع خط عرض ٣ شمالا مع خط طول ٤١ شرقا بالقرب من بلدة الواك Eiwak . ومن هذه النقطة ينتجه خط الحدود صوب الجنوب على استقامة خط طول ٤١ شرقا حتى دائرة العرض الأولى جنوب خط الاستواء ، حيث ينحرف تجاه الجنوب الشرقى إلى رأس ديكس على المحيط الهندى .

وخط الحدود الفاصل بين الصومال وكينيا هتدى فلكى ، باستثناء الجزء القصير الذى يتمشى مع نهر ( دوا ) . وهذه الحدود المصطنعة ليست غريبة بالنسبة لحدود استعمارية ، حيث أن هذا الحد قد تم تحديده وتعيينه بمقتضى اتفاقية بين إيطاليا وبريطانيا عام ١٩٢٤ ، والتي بمقتضاها تنازلت بريطانيا لإيطاليا عن إقليم جوبالاند الذى يمثل شريطا مساحته ٨٤٤٨٠ كيلو مترا إلى الغرب من نهر جوبا .<sup>(١)</sup>

وخط الحدود الكينى الصومالى الذى يتمشى معظمه مع خط طول ٤١ شرقا ، يترك جزءا كبيرا من الصوماليين في إقليم الحدود الشمالية الشرقية ، التابع لكينيا حاليا ، والذى تقدر مساحته بحوالى ١٢٨٠٠٠ كيلو مترا مربعا<sup>(٢)</sup> فضلا عن ذلك فان خط الحدود يمر داخل نطاق شبه صحراوى ويفصل بين القبائل الرعوية الصومالية ، التى تتحرك بقطعانها دون حساب وراء الكلأ والماء .

(1) Drysdale, J. op cit., p. 36.

(2) Widstrand, C. op. cit., p. 184.

وكان طبيعيا مع هذه الحدود المصطنعة أن تستمر النزعة الانفصالية لدى سكان الصومال الكيبي ، الذين يطالبون بحق تقرير مصيرهم ، الذي يتمثل في اتحادهم مع جمهورية الصومال . وقد ظهر ذلك واضحا ، في الاستفتاء الذي جرى عام ١٩٦٢ أجمع فيه السكان على الانفصال والانضمام للوطن الأم .

ومما تقدم يتضح أن الحدود البرية للصومال حدود مصطنعة ذات طبيعة مؤقتة ، ومفروضة على تكوينات قومية تتمثل في الشعب الصومالي الذي يشعر بهويته الذاتية القومية وبحقه في الوحدة التي تجمع شتات هذا الشعب الممزق عبر الحدود البرية . وتأتي خطورة هذه النزعة الوحدوية Irredentism في أنها تعنى سلخ أجزاء كبيرة من الدول المجاورة لاعتبارات قومية ، الأمر الذي يشكل سابقة خطيرة تهدد كيان كثير من الدول المجاورة كاثيوبيا وكينيا ، التي تضم خليطا واسعا من القوميات والشعوب واللغات والأديان . ولذلك فإن المجتمع الأفريقي من خلال منظمة الوحدة الأفريقية رفض هذا المبدأ الخطير وأقر مبدأ « قدسية الحدود القائمة » ، على أساس أن الحدود القائمة بين الدول الأفريقية لا يمكن تعديلها بحجة أنها من صنع الاستعمار ، وأن حق تقرير المصير مقصور على الشعوب التي لا زالت تحت سيطرة الاستعمار الأجنبي<sup>(١)</sup> .

وتبنى الصومال لفكرة تحقيق « الصومال الكبير » أدت الى أن تصبح حدودها البرية خطوط عداة واحتكاك مستمر ، وإن كان يقلل من عامل الاحتكاك قصر طول الحدود بالنسبة للمساحة ، حيث إن كل كيلو متر من الحدود البرية يقابله ٢٧٤ كيلو مترا مربعا من المساحة .

وعلى عكس الحدود البرية للصومال ، فإن الحدود البحرية تتميز بالطول النسبي نتيجة لشكل المنطقة السياسية وموقعها على هيئة قرن ينطاح مياه خليج عدن والمحيط الهندي . لذا فإن كل كيلو متر من الحدود البحرية يقابله ٢٠٤ كيلو مترا مربعا من

---

(١) ماجدة محمود الجندي : أبعاد الصراع في القرن الأفريقي : رؤية الأطراف المحلية دراسات أفريقية - القاهرة : الجمعية الأفريقية ، أبريل ١٩٧٩ ، ص ص : ١٣٥ - ١٥٢ .



المساحة . ورغم طول الحدود البحرية ، فإن التوجه البحرى للصومال يتم بالضعف الشديد نتيجة لاستقامة خط الساحل وقلة عدد البوابات البحرية التى تكتنفه ، فضلا عن الطبيعة القاحلة لهذه السواحل .

### مساحة وشكل المنطقة السياسية :

تبلغ مساحة الصومال حوالى ١٤٠ ٦٣٧ كيلو مترا مربعا ، ولا تتخللها مسطحات مائية ، وهى بذلك تدخل فى عداد الدول المتوسطة الحجم .

والتعامل مع المساحة المطلقة للصومال يؤدي لا محالة إلى نتائج مضللة ، حيث أن هذه المساحة تقتصر الى الإمكانيات التى تؤهلها لاستيعاب عدد كبير من السكان يتلاءم مع هذا الحجم .

فالصومال تدخل فى عداد المناطق الأكثر جفافا فى العالم ، حيث يسودها مناخ مدارى نجاف أو شبه جاف . فالأمطار وإن كانت تسقط على فترتين إلا أن متوسط ما تسقطه سنويا لا يزيد بأى عن حال ٢٧ سم ، وقد تمر سنوات طويلة دون أن تسقط بهذا المعدل كما حدث فى أوائل السبعينات . كما تسود الاقليم تربة صحراوية قليلة الخصوبة فضلا عن حرارة مرتفعة طوال العام مما يحد من قدرة النشاط البشرى .

وقد انعكست هذه الظروف الطبيعية القاسية على ضعف قدرة المساحة السياسية على استيعاب السكان ، حيث أن معدل الكثافة العامة لا يزيد عن خمسة أفراد فى كل كيلو متر مربع ، وهو معدل منخفض للغاية يعكس ضعفا عاما فى قدرة السكان على الامتزاج بالتربة والتحكم فيها .

أما شكل الصومال ، فهو يعد من الأشكال النادرة ، فهو عبارة عن مثلث تنحصر زواياه القائمة بين الساحل الصومالى على خليج عدن وامتداد خط الحدود الصومالية - الكينية تجاه الشمال الذى يتمشى مع خط طول ٤١° شرقا .

والمثلث الصومالى مفرغ من الداخل بوجود الابتعاج الاثيوبى المتمثل فى هضبة اوجادين ، التى تعد بمثابة اسفين ضخم ( ١٥٣٦٠٠ كيلو مترا مربعا ) ، يكاد يمزق

جسم الدولة الصومالية ، بل ويكاد هذا الاسفين أن يشطرها الى قسمين ، احدهما شمالي يمتد على هيئة شريط موازى لخليج عدن والآخر جنوى يمتد على المحيط الهندى ، ويفصل بين القسمين خط عرض ٨ شمالا .

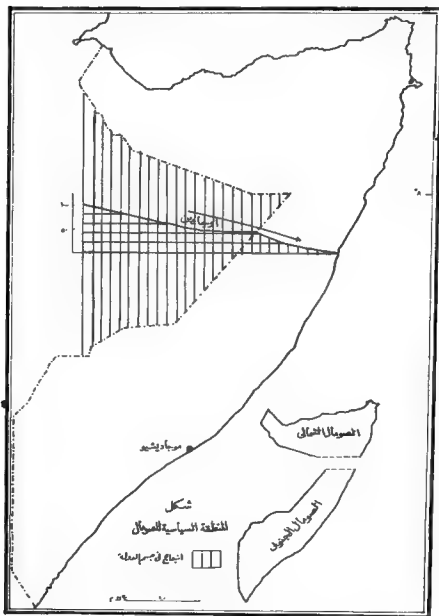
ويضعف من خطورة هذا الانبعاث المغروس فى قلب الصومال وضعه الطوغرافى كإقليم جبلى ، يشرف من مواقع حاكمة على الشريط السهل الساحلى المنخفض الممتد على ساحل المحيط الهندى ، الذى يضم المعمور الصومالى الفعال .

ولذا يمكن القول بأن انبعاث اوجادين يشكل مطلباً جيوبوليتيكياً للصومال لتحسين شكل الدولة ، فضلا عن أهميته كجزء من الجسم القومى للصومال .

والملاحظ أن مقديشيو العاصمة ، تحتل موقعا عشوائيا ، فرضته ثبة غير عميقة فى خط الساحل بالقرب من الاقليم الزراعى فى الجنوب . فالعاصمة اختارت موقعها فى القسم الجنوى من البلاد المعروف بالصومال الايطالى سابقا ، وهو موقع لا يتناسب مع الشكل ولا يتيح لها القيام بأداء وظيفتها فى الإدارة والحكم وتمكينها من السيطرة على كافة أنحاء المنطقة السياسية . وقد يستدل من وجود العاصمة فى الجزء الجنوى على أن هناك نية للتوسع تجاه الصومال الكينى وإقليم أوجادين .

### موارد المنطقة السياسية :

١ - التربة وموارد المياه : تسود التربة الصحراوية الجافة Aridisols معظم أنحاء المنطقة السياسية للصومال ، وهى تربة رمادية قليلة السمك نتيجة لقلّة المياه السطحية وضعف الغطاء النباتى ولذا تفقر أيضا إلى المواد العضوية والأزوتية . وتراكم الأملاح فوق أجزاء كثيرة من نطاقات هذه التربة نتيجة لظروف الجفاف ، حيث يتحرك الماء المختزن فى الباطن إلى أعلى ، وغالبا ما يؤدى استمرار عمليّة الصعود إلى تراكم الأملاح ، وبعض هذه الأملاح قد يكون ضارا بالنبات . وإلى جانب التربة الصحراوية الجافة هناك تربة فيضية فى الجنوب تتمثل فى أودية جوبا وشبيل ، وإن كانت هذه الأودية تعاني من الانهيار والفرق لفتترات متفاوتة .



(٣١)

(حماية البحر الأحمر ٩٥)

وفيا يتعلق بموارد المياه في الصومال فيمكن القول بأنها محدودة بصفة عامة . فالصومال على الرغم من موقعه بين خط الاستواء ودائرة العرض ١٢ شمالا ، وموقعه البحرى المكشوف ، إلا أن نمط المناخ السائد في البلاد صحراوي أو شبه صحراوي . ففى فصل الصيف ( مارس - أكتوبر ) تسود الرياح الجنوبية الممطرة التى تصبح جنوبية غربية بعد عبورها خط الاستواء ، ونتيجة لهذا التحول ، فإنها تسير بمحاذاة الساحل الصومالى فلا يسقط من أمطارها الا القليل . وعلى الرغم من أن الأمطار تزيد فوق المرتفعات الداخلية إلا أنها مع ذلك تظل قليلة للغاية ، نظرا لأنها تصل الى هذه المرتفعات منكهة وقد فقدت الكثير من خصائصها البحرية بعد رحلة طويلة فوق هضاب أفريقيا . وفى فصل الشتاء ( سبتمبر - مارس ) تسود الرياح الشمالية الشرقية التى تصل إلى الساحل الصومالى كرياح قارية تقريبا لا تحمل إلا القليل من الرطوبة التى لا يستفيد بها الساحل الصومالى لأنها تسير محاذية له .

وعلى ذلك يمكن القول بأن أمطارا قليلة تسقط فى فصل الصيف لا تزيد بأى حال عن ١٠ سم ، ولأنها ترتبط بالرياح الجنوبية الغربية لذا فإنها تقل كلما اتجهنا شمالا وتزيد على المرتفعات الداخلية وتقل على السواحل . ولذلك أيضا فإن القسم الشمالى من البلاد يعاني من مشكلة الجفاف ، خلاصة الأجزاء الساحلية المطلة على خليج عدن والذي يقع فى منطقة ظل المطر الصيفى ، ولذا لا يزيد متوسط كمية المضر الشئى على هذا الساحل عن ٦ سم ، وإن كانت الأمطار الصيفية تتجمع فوق الحافة الشمالية لهضبة هود ( ٢٧٠٠ مترا ) وتنساب الى الساحل الشمالى عن طريق عدد من الأودية الصحراوية ، وغالبا ما تتجمع على بحيرة مياه جوفية يسهل الوصول إليها فى فصل المطر ، بينما يصعب ذلك فى فصل الجفاف لانخفاض منسوبها .

والقسم الجنوبى من البلاد يتميز نسبيا بوفرة موارد المياه المتمثلة فى مياه نهري شبيلى وجوبا المنحدرين من الهضبة الأثيوبية تجاه الساحل الصومالى على المحيط الهندى . ولذا فإن كمية المياه فى النهرين تختلف باختلاف كمية الأمطار الساقطة فوق هضبة الحبشة . والملاحظ أن نهر شبيلى يكاد يجف فى يناير وفبراير ، وهو لا يصب فى

المحيط بل ينتهى بين السهول الرملية . أما نهر جوبا فيتميز نسيبا بقوة جريانه نتيجة لانحداره المباشر من فوق الهضبة ، فضلا عن قصر طوله .

ونتيجة لسيادة التربة الصحراوية وظروف الجفاف في معظم أنحاء البلاد ، فإن الرعى يشكل النشاط الرئيسى في البلاد ، حيث ان حوالى ٨٠٪ من السكان يعملون بهذا النشاط .<sup>(١)</sup> فضلا عن أن المنتجات الحيوانية تشكل نحو ٧٠٪ من الناتج القومى . أما الزراعة فلا تساهم إلا بدور محدود للغاية في الاقتصاد الوطنى ، حيث لا تزيد نسبة ما تساهم به في الناتج القومى على ٥٪ ( ١٩٧٣ )<sup>(٢)</sup> ، ولا يشتغل بها سوى ١٠٪ من مجموع السكان<sup>(٣)</sup> . ويرجع تدهور قطاع الزراعة الى أن الأراضى الزراعية لا تمثل سوى ١٠٪ من المساحة القابلة للزراعة والتي تعادل . ما يقرب من ١٧٥٪ من المساحة الكلية للبلاد<sup>(٤)</sup> . وتتركز الزراعة المستقرة في الجنوب حيث تزداد كمية المطر نسيبا وحيث تستغل مياه شيللى وجوبا في الرى الفيضى .

ونتيجة للظروف غير المواتية للزراعة في الصومال فإن المركب المحصولى محدود للغاية ، يعاوح بين الذرة الرفيعة . والقطن والقول والسهم فضلا عن الموز الذى يعد المحصول الرئيسى للبلاد ، حيث يمثل نحو ٢٠٪ من جملة الصادرات .

وإذا كانت الزراعة المطرية تعاني من تذبذب الأمطار ونقصها فإن الزراعة الفيضية في الجنوب تعاني كثيرا من الفيضانات المدمرة التى تعرض الأراضى للغرق ، مثلا حدث في عام ١٩٦١ .

ولا شك أن اعهاد الاقتصاد القومى على الرعى والزراعة بصورهما التقليدية المعيشية يعرض البلاد لأخطار جسيمة وهزات اقتصادية عنيفة.ولم من أفضل

(1) Somalia "Annuaire France Arab. - Chambre de Commerce France Arabe, 1975-76, pp. 260-272

(2) Ibid

(3) Somalia The Europa Year Book, 1978, pp. 1329-1339.

(4) Ibid.

الأمثلة على ذلك ، ما حدث عام ١٩٧٤ حين تعرضت البلاد والمنطقة لظروف جفاف شديدة أدت الى حلوث خسائر جسيمة في الغروة الحيوانية وجماعات خطيرة بين السكان . كما ترتب على ذلك الجفاف هجرة ما يقرب من ٢٠٠٠٠٠ صومالي من اقليم اوجادين إلى داخل الأراضي الصومالية<sup>(١)</sup> . ومع نهاية عام ١٩٧٥ أصبح عدد الصوماليين الذين يعيشون داخل معسكرات يقدر بحوالى ٧٠٠٠٠٠ نممة .

وفي أعقاب هذا الجفاف الشديد الذى شهدته المنطقة قامت الحكومة باعادة النظر في هيكل الاقتصاد الوطنى بهدف الحد من الاعتماد الكامل على الرعى التقليدى وذلك ضمن خطة خمسية ( ١٩٧٨/٧٤ ) لاصلاح الوضع الاقتصادى والاجتماعى في البلاد . وكان من أبرز اهتمامات هذه الخطة توسيع نطاق الزراعة المستقرة بالتوسع في مشاريع الرى ، كاقامة سد المقدس على مبر شيبلى الذى سيصيف للرقعة المزروعة حوالى ١٤٨٠٦٠٠ هكتارا . كما اهتمت الخطة بتحسين قطاع الرعى بالتوسع في إنشاء المراعى الموزجية الخاصة بربية الماعز والأغنام في قسايو ومزارع التسمين والعلف الخاصة بالماشية في المنطقة الواقعة بين جوبا والحدود الصومالية - الكينية .

ولا شك أن ضعف الموارد الزراعية واعتماد الاقتصاد الصومالى على الرعى التقليدى كان أحد العوامل الرئيسية وراء اتجاه البلاد نحو النظام الاشتراكى منذ قيام ثورة اكتوبر ١٩٦٩ على اعتبار أن فلسفة النظام الاشتراكى تتناسب مع تقاليد النظام الرعوى التقليدى الذى يجعل الماء والكلا ملكاً مشاعاً للجميع .

٢ - الموارد المعدنية والطاقة : حتى الآن لم تنته عمليات التنقيب إلى اكتشاف أى رواسب معدنية ذات قيمة اقتصادية للدولة باستثناء كميات محدودة من القصدير واليورانيوم والحديد . ويعتبر القصدير هو المعدن الوحيد الذى يتم استخراجة بصورة تجارية بواسطة شركة بلغارية ، ويأتى الحديد بعد ذلك حيث يستخرج بالقرب من موجديشيو .

(1) Somalia Africa Contemporary Record, 1974-75, pp. 265-280.

وحتى عام ١٩٧٥ لم تكن عمليات التنقيب عن البترول في المناطق الساحلية قد أسفرت عن أى اكتشافات بترولية . ولكن هناك دلائل تشير إلى وجود الغاز الطبيعي بالقرب من الحدود الصومالية - الاثيوبية وعلى الساحل بالقرب من رأس جردافوى . ومن هنا فإن الصومال تعتمد كلية على استيراد البترول من الخارج والذي يشكل ما يقرب من ٧٪ من جملة الواردات الصومالية (١٩٧٤) <sup>(١)</sup> ، مع التأكيد على ضعف استهلاك الطاقة بصفة عامة .

وتنقص الموارد المعدنية والطاقة انعكس بالضرورة على ضعف دور قطاع الصناعة في الناتج القومى ، حيث أن الصناعات القائمة في البلاد تعتمد على الإنتاج الزراعى والرعى ، مثل صناعة السكر وتعليب التونة واللحوم وحلج الفطن وعصر الزيوت والصابون فضلا عن الصناعات الجلدية التى تتركز في موجاديشيو وبرابوا . ووفقا لتقديرات عام ١٩٧٠ فإن عدد المشتغلين بالصناعة لا يزيد عن ٦٤٠٠٠ نسمة ، أى ما يوازي ٥.٩٪ فقط من مجموع القوة العاملة التى يقدر مجموعها بحوالى ١٠٨٤٠٠٠ نسمة (١٩٧٠) <sup>(٢)</sup> .

٣ - النقل : على الرغم من استقامة الساحل والطبيعة القاحلة التى يتميز بها ، إلا أن ضعف الموارد الاقتصادية استلزم ضرورة الاتصال بالعالم الخارجى لسد العجز القائم .

ومن هنا يظهر النقل البحرى كمعصر حيوى هام بالنسبة لوجود الدولة حيث أن الاتصال بالعالم الخارجى يعنى الاستفادة بالموقع البحرى الهام لضرب الحصار الذى فرضه الموضع بموارده وإمكانياته المحدودة . وطبقا لإحصاءات عام ١٩٧٤ فإن ما يقرب من ٩٢٪ من واردات الصومال جاءت من وراء البحار ، بينما لم تساهم الدول المجاورة للصومال إلا بنسبة ٨٪ من جملة هذه الواردات .

ويعد ميناء مقديشيو المنفذ البحرى الرئيسى للصومال وهو ميناء صناعى ساهمت في تطويره الولايات المتحدة الامريكية ، بحيث أصبح ميناء الواردات

(1) The Europa Year Book, op. cit., p. 1334.

(2) Ibid.

الرئيسى فى البلاد. ويلى مقديشيو فى الأهمية ميناء قسايو، الذى يعد ميناء التصدير الرئيسى، خاصة بالنسبة للموز الذى يساهم بنحو ١٩.٨ ٪ من جملة الصادرات. ويعتبر ميناء بريرة من أهم موانئ الصومال الشمالى المطل على خليج عدن، ولذا فهو يعد ميناء التصدير الرئيس بالنسبة للأقليم الشمالى الذى يعتمد على الثروة الحيوانية.

وترتبط شبكة الطرق البرية فى الصومال بالمنافذ البحرية ارتباطا واضحا ويبلغ إجمالى أطوال هذه الطرق حوالى ١٧٢٢٣ كيلو مترا ( ١٩٧١ )، من بينها ١٠٥٣ كيلو مترا، عبارة عن طرق أسفلتية، وتتمركز بصفة أساسية فى الصومال الجنوى، خاصة حول موجديشيو وقسايو ومركا. أما فى الصومال الشمالى فتتصدر الطرق البرية بين بريرة ويراو ومرجيسه. وقد بدأت الصين منذ منتصف السبعينات فى تمهيد الطريق الذى يربط بين بلدين جنويا ويراو شمالا والذى يبلغ طوله حوالى ١٠٤٥ كيلو مترا.

• • •

توضح بيانات الجدول رقم (١٥)؛ أن الصومال تعاني نقصا واضحا فى الموارد المتاحة تدل عليه بيانات الميزان التجارى للبلاد، الذى يسجل عجزا مستمرا ومتفاقما. وهذا العجز يرتبط حجمه بشكل رئيسى بقطاع الرعى والزراعة الذى يعتمد عليه الاقتصاد القومى اعهادا يكاد يكون كاملا. ولأن هذا القطاع يعتمد على الأمطار، فإننا نلاحظ أن العجز الذى سجله الميزان التجارى قد ارتفع بشكل واضح ما بين عامى ١٩٧٢ - ١٩٧٣ من ناحية وعامى ١٩٧٤ - ١٩٧٥ من ناحية أخرى، وهى الفترة التى اشتد فيها الجفاف.

ولا شك أن ضعف موارد الدولة على هذا النحو الصارخ لابد أن يلغى بعودة مثل الصومال إلى الاعهاد على العالم الخارجى والدول الغنية لسد هذا النقص ودعم ميزان المدفوعات وهذا الاعهاد سواء بشكل أو بآخر يشكل نوعا من أنواع التبعية السياسية للدول الغنية التى تتولى تعويض الصومال عن مواردها المحدودة التى لا تصل الى حد الكفاف فى الظروف العادية.



ولأن الصومال لا تملك من الموارد سوى موقعها الاستراتيجي فإنها - تحت ضغط الحاجة - قد لا تجد مفرًا من استغلال هذا الموقع القريب من المحيط الهندي وبحاره الهامشية لتعرض الدول الغنية التي لها مصالح في المنطقة عما تقدمه من مساعدات أساسية للصومال . ( انظر جدول : ١٥ ) .

#### جدول رقم (١٥)

#### الميزان التجاري ( بالمليون شلن صومالي )

البيان	١٩٦٨	١٩٦٩	١٩٧٠	١٩٧١	١٩٧٢	١٩٧٣	١٩٧٤	١٩٧٥
الواردات	٣٣٩٨	٣٦٩٨	٣٢٢٢	٤٤٧٦	٥٢٣٩	٦٤٦٠	٨٩٨٦	٩٧٣٧
الصادرات	٢١٢	٢٣١٩	٢٢٤٣	٢٤٦٤	٢٩٨٤	٢٩٨٨	٣٩٠٦	٥٥٧٦
المعز	١٢٧٨	١٣٧٩	٩٧٩	٢٠١٢	٢٢٥٥	٣٤٧٢	٥٠٨٠	٤١٦١

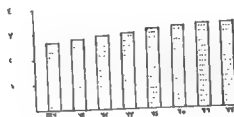
Source: The Europa Yearbook, op. cit.

المصدر :

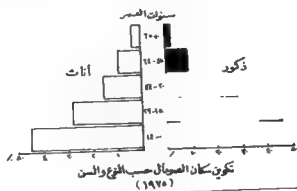
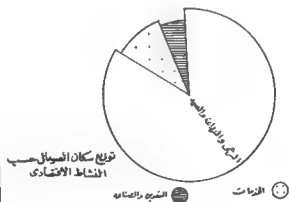
#### سكان المنطقة السياسية :

١ - حركة السكان : توضح بيانات الجدول (١٦) أن سكان الصومال قد زادوا خلال الفترة من عام ١٩٧٠ الى عام ١٩٧٧ بنحو ١٦٧٪ ، أي بمعدل زيادة سنوية يبلغ ٢٣٪ . وهو يعتبر من معدلات النمو المرتفعة التي تتمشى مع ظروف المجتمعات السكانية النامية . ومعدل الزيادة المرتفع في الصومال يرجع إلى عامل الزيادة الطبيعية . فمعدل المواليد يتميز بالارتفاع الصارخ حيث بلغ في الفترة من ٧٠ - ١٩٧٥ حوالى ٤٧٢ في الألف ، في حين بلغ معدل الوفيات ٢١٧ في الألف وهو معدل مرتفع أيضا ولكنه يترك فجوة كبيرة بينه وبين معدل المواليد ، ولذلك يتميز معدل الزيادة الطبيعية بالارتفاع ، حيث يبلغ حوالى ٢٥٥ في الألف .

ولا يمكن إغفال عامل الزيادة غير الطبيعية في التأثير على حركة نمو السكان بالصومال ، وإن كان في نفس الوقت يصعب حصر هذا التأثير بصورة دقيقة . ويرجع هذا إلى اللينثاميكية التي تتميز بها الحدود البرية للصومال . فأزمة الجفاف



حكومة جمهورية مصر  
١٩٧٧/٧٨



الشديدة التي شهدتها البلاد عام ١٩٧٤ أدت إلى ارتفاع معدل الوفيات بين السكان ، حيث قدر هذا العدد بحوالى ٤٠ ٠٠٠ نسمة ، ومع ذلك فإننا لا نلاحظ اختلالاً في حركة نمو السكان في منتصف السبعينات ، وقد يرجع ذلك إلى نزوح عدد كبير من اللاجئين الصوماليين إلى داخل البلاد أثناء هذه الأزمة ، حتى أن بعض المصادر الرسمية قدرت هذا العدد بنحو مليون نازح في نهاية ١٩٧٨<sup>(١)</sup> . (انظر جدول : ١٦) .

#### جدول رقم (١٦)

##### تطور عدد السكان في الصومال (بالمليون)

١٩٧٧	١٩٧٦	١٩٧٥	١٩٧٤	١٩٧٣	١٩٧٢	١٩٧١	١٩٧٠
٣,٣٥	٣,٢٦	٣,١٧	٣,٠٩	٣,٠١	٢,٩٤	٢,٨٦	٢,٧٩

Demographic Yearbook, 1977, pp. 158-162, Table. 5

المصدر :

٢- تكوين السكان حسب النوع والسن : توضح بيانات الجدول رقم (١٧) أن الهرم السكاني للصومال لا يختلف عن بقية دول المنحل من حيث درجات السلم الشديدة الانحدار ، ما بين قاعدة عريضة وقمة ضيقة ، فقاعدة الهرم تتميز بالارتفاع تمشياً مع ارتفاع معدل الوفيات بين الرضع والأطفال . أما القمة الوسطى ( ١٥ - ٦٤ ) فهي تضم نحو ٥٢٪ من حجم السكان ، يتولون من الناحية النظرية مسؤولية إعالة بقية السكان ، ولكن من الناحية العملية فإن مسؤولية الإعالة تزيد عن ذلك ، نتيجة لضعف مشاركة المرأة وانضمامها للقوى العاملة ، حيث لا تزيد نسبة النساء العاملات عن ٣٠٪ ( ١٩٧٥ ) من مجموع القوى العاملة . أما قمة الهرم فهي تتميز بالضييق الشديد ، مما يدل على انخفاض متوسط العمر ، ويلاحظ أن قمة الهرم تضيق بصورة أوضح ناحية الذكور ، ويرجع ذلك إلى تحمل الرجل لأعباء الحياة الشاقة وعاططها في مجتمع رعى له ظروفه الخاصة القاسية .

(١) نجوى إبراهيم . المصدر السابق .

وفي مثل هذا المجتمع السكاني تواجه الدولة مشكلة رئيسية تتمثل في نقص القوى العاملة التي يمكن الاعتماد عليها في تنفيذ برامج التنمية ، خاصة وأن نجدة مشاركة المرأة في العمل محدودة ، فضلا عن ارتفاع نسبة الأمية والتي تصل الى نحو ٩٥٪ وتدهور المستوى الصحي العام كظاهرة تميز المجتمع الصومالي . ( انظر جدول : ١٧ )

#### جدول رقم (١٧)

توزيع السكان حسب النوع والسن في الصومال بالنسب المئوية ( ١٩٧٥ )

النوع \ السن	أقل من ١٤ سنة	١٤-٢٩	٣٠-٤٤	٤٥-٦٤	٦٥ فأكثر
ذكور	٤٥.٥	٢٨.٥	١٥.٣	٨.٩	١.٨
إناث	٤٤.٦٠	٢٨.٢	١٥.٥	٩.٥	٢.٢

المصدر : Source : Statistical Year Book for Arab Countries, 1977, p. 31

#### ثالثا : دولة أثيوبيا

##### نشأة المنطقة السياسية :

ترتبط أثيوبيا تاريخيا بقيام أول دولة سياسية تتمثل في مملكة اكسوم بشمال هضبة الحبشة ، التي ترجع الى القرن الأول الميلادي . وشعب هذه المملكة تكون من اختلاط الكوشيين والساميين الذين عبروا البحر الأحمر منذ فجر التاريخ المعروف .<sup>(١)</sup> وقد أصبحت هذه المملكة مسيحية في عام ٣٥٠ وظلت محظوة بمسيحيها حتى بعد انتشار الإسلام في الأراضي المنخفضة المحيطة بالهضبة المرتفعة ، خاصة من ناحية الشرق والجنوب .

ولا شك أن الطبيعة الجبلية التي تتميز بها هضبة الحبشة قد جعلت مسألة وجود سلطة مركزية مهيمنة على أنحاء الهضبة أمرا صعب التحقيق . ولذا ظلت

(١) عبد الملك عودة . أثيوبيا من الأمبراطورية إلى الجمهورية الديمقراطية . - السياسة الدولية : العدد ٤٣ ،

يناير ١٩٧٦ ، ص ٨٤ - ١٠٣ .

المضبة مقسمة الى عدد كبير من الدويلات والممالك التي تفصل بينها الحافات الجبلية العالية أو الحوائق النهرية العميقة ، وكان من أبرزها مملكة تيجره في الشمال ومملكة شوا في الجنوب . بل إن المضبة ظلت مقسمة إلى أقاليم تتمتع بالحكم الذاتي حتى بعد قيام الامبراطور منليك الثاني ملك شوا - بتوحيد الممالك الحيشية وتأسيس الامبراطورية الاثيوبية الحديثة في أواخر القرن التاسع عشر.<sup>(١)</sup>

وقد وصلت أثيوبيا إلى حدودها الحالية تقريبا في عهد منليك الثاني (١٨٨٩ - ١٩١٣ م) ، وقد جاء ذلك في أعقاب نجاح منليك الثاني في تركيز السلطة في العاصمة اديس ابابا والتحول من فوق المضبة والتوسع على حساب السهول والأراضي المنخفضة التي تضم الشعوب الاسلامية والوثنية في الشرق والجنوب الشرق . ففي عام ١٨٨٩ ضمت اثيوبيا كلا من منطقة أوجادين وهود مقابل تعاونها مع انجلترا في إخماد الثورة المهديّة . أما إقليم ارييريا فلم يصبح جزءا من المنطقة السياسية للامبراطورية إلا في عام ١٩٩٢ م ، فقد ظل هذا الاقليم مستعمرة ايطالية حتى عام ١٩٤١ م ، ثم احتلته بريطانيا عام ١٩٥٠ م . وفي عام ١٩٥٢ م فرضت الأمم المتحدة على الاقليم الاتحاد الفيدرالي مع أثيوبيا حتى عام ١٩٦٢ م ، حيث قامت أثيوبيا باحتلال ارييريا عسكريا وألغت من جانبها الاتحاد الفيدرالي . وفي ديسمبر عام ١٩٧٤ م انتهى حكم الامبراطور هيلاسيلاسي آخر ملوك الأسرة السليمانية وأعلن قيام نظام جمهوري اشعراكي .

وتطور المنطقة السياسية لاثيوبيا ، يوضح أن معظم الحدود الحالية وصلت اليها الدولة عن طريق التوسع بالقوة وليس نتيجة لحو الثقافة الاثيوبية في مناطق التوسع فبأن الضم بصورة تلقائية وليس بصورة اندفاعية مفتعلة . ولذلك فإننا سنلاحظ أن المنطقة السياسية الاثيوبية تضم الكثير من الأقليات المناوئة وتعاى من عيوب جيوبوليتيكية عديدة وصارخة أحيانا ، والتي تتمثل بوضوح في التزعة

---

(1) Boateng E., op. cit., p. 229

الانفصالية لدى سكان اريتريا فضلا عن مشاكل الاقليات الصومالية القائمة على حدودها الشرقية والجنوبية الشرقية .

#### حدود المنطقة السياسية :

تشترك اثيوبيا في حدودها البرية مع كل من جيبوتي والصومال وكينيا والسودان ويبلغ اجمالي طول هذه الحدود حوالي ١٥٦٤ كيلو مترا . فيما يتعلق بحدود اثيوبيا مع كل من جيبوتي والصومال فقد سبق تناولها ، وهي نموذج مكرر للحدود المصطنعة ، المفروضة على تكوينات قومية واقليم اقتصادية متشابهة .

أما الحدود الاثيوبية - الكينية فيبلغ طولها ٧٨٤ كيلو مترا ، وهي حدود دولية تم تحديدها وتعيينها باتفاق بين بريطانيا واثيوبيا عام ١٩٤٧ م .<sup>(١)</sup>

ويخط الحدود يبدأ من ناحية الشرق من نقطة بالقرب من بلدة مانديرا الكينية Mandera ويسير تجاه الشمال الغربي مع نهر دوابالا لمسافة ١٤٤ كم ثم ينحرف تجاه الجنوب الغربي في خط متعرج حتى بلدة مويالي Moyale التي يطرحتها داخل الأراضي الكينية ، ومن هناك يسير تجاه الغرب لمسافة ١٢٨ كيلو مترا ثم ينحرف إلى الشمال الغربي حتى يصل إلى بحيرة ستيفاني ، التي يمر بطرفها الجنوبي وهو في طريقه تجاه الطرف الشمالي لبحيرة رودلف .

والحدود الاثيوبية - الكينية شأنها شأن معظم الحدود الافريقية عبارة عن خطوط هندسية ، باستثناء القطاع الشرقي الذي يتمشى مع مهادوا بالا . وهي أيضا مفروضة على قبائل الجالا ، خاصة بالقرب من بحيرة رودلف غربا ، والحدود الكينية - الاثيوبية شرقا ، حيث تمتد عناصر الجالا على جانبي الحدود .

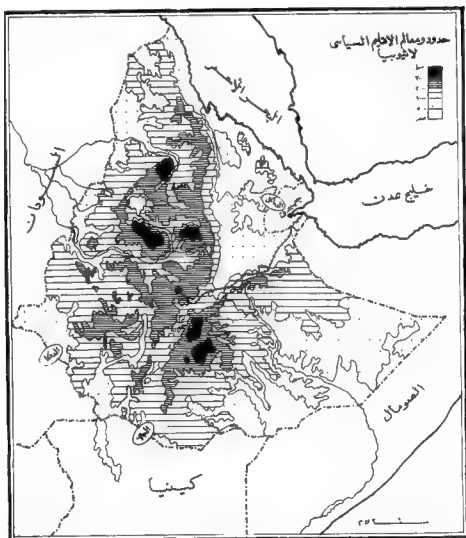
وعلى الرغم من تحفظات اثيوبيا إزاء حدودها مع كينيا ، خاصة فيما يتعلق

بمطالها في الشريط الحدودي الذي يضم منطقة آبار جادا دوما Gada Duma<sup>(٢)</sup>

إلا أن الحدود الكينية - الاثيوبية تغطي بهدوء واستقرار نسبي ، ويرجع ذلك إلى أن أقساما كبيرة من قبائل الجالا في هذه المنطقة قد تحولت عن الرعي

(1) Widstrand C op. cit., p. 187.

(2) Ibid. p. 184.



المعيشى إلى الزراعة شبه المستقرة . إلى جانب هذا ، فإن تقارب الدولتين واتفاقها على مبدأ قلمية الحدود القائمة في مواجهة المطالب الصومالية قد ساعد على تجميد الخلافات الحدودية .

أما عن الحدود الأثيوبية - السودانية فيبلغ إجمالي طولها حوالي ٢٣٣٦ كيلو مترا . ويبدأ خط الحدود بين الدولتين من الطرف الشمالى لبحيرة رودلف متجها إلى الشمال الغربى ، ومارا بين نهر اومو Onio شرقا ومستنقعات كيوين Kobowen غربا ، حتى يلتقى بنهى اكويو Okobo . ويواصل الخط مسيرته تجاه الشمال الغربى حتى بلدة الكويو ثم ينحرف تجاه الشمال الشرقى حتى يتقاطع مع نهر السوابط وينحرف الخط بعد ذلك إلى الجنوب الشرقى حتى يلتقى برافده بارو ومن نقطة الالتقاء يسير تجاه الشمال حتى شمال بلدة « بولقوديو » حيث ينحرف قليلا تجاه الشرق متقاطع مع النيل الأزرق ورافديه « الرهد والدندر » ثم الروافد العليا لنهر . . . العطبرة ونهر مارب Mareb ، حتى إذا أتى الشرق من بلدة تمارين Timerein انحرف تجاه الشمال الشرقى حتى يصل إلى رأس كمار على ساحل البحر الأحمر .

وعلى الرغم من أن خط الحدود الاثيوبية السودانية يتمشى مع السفوح الغربية والشالية لهضبة الحبشة وعلى ارتفاع لا يزيد عن ١٠٠٠ متر تقريبا ، إلا أنها ركائز تضاريسية غير واضحة الفصل ، خاصة وأن انحدار هضبة الحبشة تجاه سهول السودان أكثر تدرجا واعتدالا من بقية الاتجاهات ، ولا تبدو هذه الحدود واضحة المعالم إلا حين تتمشى مع المجارى النهرية ، التى تتعامد كثيرا مع خط الحدود ولا تتمشى معه إلا قليلا .

وخط الحدود بين أثيوبيا والسودان يمر داخل أراضي قبائل الدنكا التى تنتمى للجماعات النيلية المنتشرة إلى جنوب شرق السودان وغربى أثيوبيا ، وهى جماعات رعوية لذا يتعارض خط الحدود مع طابع الحركة الفصلية لهذه الجماعات . كما أن القطاع الشمالى من الحدود مفروض على قبائل الامهارا والجالا ، التى تتشر على جانبي الخط بلا انقطاع .



وتركز فرصة الاحتكاك بين أثيوبيا والسودان في قطاعين ، أحدهما يتمثل في قطاع الحدود الأرييرية - السودانية الشمالي ، والثاني يتمثل في قطاع الحدود بين الجنوب السوداني وأثيوبيا . أما القطاع الأول فيرتبط بتوتره بقيام السودان بدعم الثوار الأرييريين في منتصف السبعينيات وفتح حدوده أمام اللاجئين الأرييريين . وقد ترتب على ذلك ان قامت الطائرات الاثيوبية عام ١٩٧٦ بقصف بعض القرى السودانية على الحدود بحجة ضرب الثوار اللاجئين ، ونصاعد الموقف الى حد حشد القوات على الحدود بين الدولتين ، وعلان اثيوبيا لحالة التعبئة العامة . وقد استقر الوضع نسبيا منذ عام ١٩٧٩م بعد أن تجاوزت العلاقات السودانية الاثيوبية مرحلة التوتر والحلافات ، وبعد اتفاق الدولتين في مارس ١٩٨٠ على التمهيد بقيام كل طرف بتزويد الطرف الآخر بالمعلومات المتعلقة بمسائل الحدود والقيام بعمليات مشتركة للتحكم في عمليات الهرب في المنطقة بالإضافة إلى تشجيع السياحة وزيادة حجم التبادل التجاري . كما ساعد على هدوء التوتر على الحدود قيام السودان بدور الوساطة بين أثيوبيا وثور أرييريا . أما القطاع الثاني من الحدود والمرتبطة بالجنوب السوداني فكان يستمد توتره من قيام اثيوبيا بدعم ثوار الجنوب السوداني الذين يطالبون بالانفصال عن السودان استنادا إلى التباين العرقي والثقافي والديني القائم بين شمال السودان وجنوبه .<sup>(١)</sup> وقد استقر الوضع على هذا القطاع بعد قيام حكومة السودان بمنح الجنوب الحكم الذاتي .

وواضح أن الحدود البرية لاثيوبيا مصدر قلق وإزعاج ، ويتميز استقرارها بطبيعة مؤقتة نتيجة لعدم تمشي هذه الحدود في أغلب قطاعها مع الظروف والمحطات الجغرافية والسياسية القائمة . ويضعف من فرصة الاحتكاك بين اثيوبيا وجاراتها تميز هذه الحدود بالطول النسبي ، حيث ان كل كيلو متر من الحدود البرية لا يقابله سوى ١٣٩ كيلو مترا مربعا من المساحة .

أما الحدود البحرية لاثيوبيا فهي تتمثل في الجبهة البحرية لإقليم أرييريا الذي قامت اثيوبيا بضمه بالقوة إلى إقليمها السياسي في نوفمبر ١٩٦٢ . وقبل هذا

(١) Bosteng E. op. cit., p. 231.

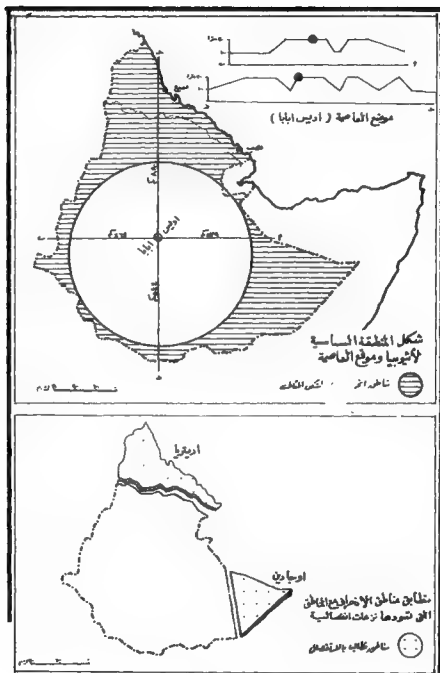
التاريخ كانت أثيوبيا مجرد دولة داخلية مغلقة Landlocked State ، ليس لها أى منافذ تطل منها على البحر الأحمر . ويضم إقليم أرييريا أصبح لديها جبهة بحرية تمتد من رأس دميرا جنوبا إلى رأس كسار شمالا ، ويبلغ طول هذه الجبهة حوالى ٩٥٠ كيلو مترا ، وتضم منفذين بحريين ، هما عصب ومصوع اللذان يمر من خلالها الآن نحو ٧٨٪ من التجارة الخارجية لأثيوبيا وذلك بعد تطوير الميناءين بمساعدة الولايات المتحدة الأمريكية وإسرائيل والاتحاد السوفيتى .

### مساحة وشكل المنطقة السياسية :

تقدر مساحة أثيوبيا بحوالى ١٩٠٠ و ٢٢١ كيلو مترا مربعا ، ولذا فهي تعتبر من أكبر دول المدخل الجنوى من حيث المساحة ، فضلا عن اشراكها مع اليمن الشمالية في التميز بالقدرة العالية نسبيا على الاستيعاب ، حيث ان معدل الكثافة العامة في الدولتين يبلغ حوالى ٣٥ نسمة في كل كيلو متر مربع .

وتأتى هذه القدرة العالية نسبيا التى يتمتع بها الاقليم السياسى لأثيوبيا على الرغم من الطبيعة الجبلية الغالبة ، فى الوقت الذى يضم الإقليم أجزاء تنخفض عن سطح البحر بنحو ١١٥ مترا كمنخفض المناكل فإنه يضم أيضا أجزاء يتجاوز ارتفاعها ٤٥٠٠ مترا كما هو الحال بالنسبة للكتل البركانية الضخمة التى تعلو الهضبة ، ككتلة سيمين التى يصل ارتفاع أعلى قممها إلى ٤٦٢٠ مترا . ولكن لاشك أن الارتفاع النسبى لقدرة المنطقة السياسية على الاستيعاب يرجع الى هذه الطبيعة الجبلية التى أدت الى تخفيف حدة حرارة العروض المدارية وزيادة كمية الأمطار التصاعدية ، فضلا عن التكوينات البركانية التى زادت من خصوبة الرربة . ولذلك يمكن القول بأن قدرة المساحة السياسية لأثيوبيا على الاستيعاب تزيد كلما زاد الارتفاع نحو الداخل وتقل كلما قل الارتفاع تجاه الأطراف التى تسودها ظروف الجفاف .

وهذه المساحة الكبيرة لأثيوبيا تنتظم داخل شكل ملموم تغلب عليه صفة الانساج ، هذه الصفة تتضح من التناسب الدقيق نسبيا بين المساحة وطول الحدود ، إذ أن كل كيلو متر مربع من المساحة يقابله ٢٥ مترا من طول الحدود .



واقرب الشكل من الانساج لا ينق وجود عيب في شكل الدولة ، يتمثل في مثلث اوجادين ، المغروس داخل منطقة سياسية أخرى . ويضاعف من هذا العيب النزعة الانفصالية التي تسود بين سكان هذا التواء البارز وترمى إلى الانفصام للصومال .

وتكتمل قاعلية انساج شكل الدولة بوقوع العاصمة ( اديس ابابا ) في موقع جغرافي متوسط داخل المساحة السياسية ، الأمر الذي يضمن للعاصمة التحكم في كافة أطراف الدولة بقدر متوازن ودام . ويضاعف من سيطرة العاصمة وتحكمها موضعها فوق الهضبة ، وعلى ارتفاع يصل إلى ٣٤٧٩ مترا فوق سطح البحر ، الأمر الذي يجعلها تشرف من موقع حاكم مرتفع على كافة أنحاء المنطقة السياسية المرامية تحمها وحولها . علاوة على ذلك فإن اديس ابابا تتمتع بفضل موقعها المتوسط وموضعها الجبلي الحصين بقدرة دفاعية عالية تجعلها في مأمن من السقوط . ولعل هذه العوامل مجتمعة هي التي أدت إلى احتفاظ اثيوبيا باستقلالها على مر العصور .

### موارد المنطقة السياسية :

١ - الرية وموارد المياه : لقد ترتب على اتساع المساحة تعدد مماثل في أنماط الرية ، نتيجة لتنوع مظاهر السطح ومناسيب الارتفاع وما يصاحب ذلك من تنوع مماثل في توزيعات الحرارة والمطر والنبات .

ويمكن التمييز بصفة عامة بين نوعين رئيسيين من أنواع الرية . فهناك الرية الصحراوية الجافة التي تتميز بلونها الرمادي والسلك المحدود الناتج عن قلة المياه السطحية وضعف الغطاء النباتي ، فضلا عن افتقارها للمواد العضوية والازوتية . وتنتشر نطاقات هذه الرية على ساحل ارييريا ومنخفض الدناكل وهضبة اوجادين شرقا والجالا جنوبا ، أي أن نطاقات هذه الرية تنتشر بصفة عامة في شرق وجنوب شرق اثيوبيا .

والنوع الثاني من العربة يمثل في العربة الحمضية البركانية السمكية التي تتراوح درجة خصوبتها بين الجيد والمتوسط . وتنتشر نطاقات هذه العربة فوق مرتفعات الهضبة وعلى السفوح الغربية المتدرجة .

أما موارد المياه في أثيوبيا فهي تعتمد على الأمطار الموسمية التي يختلف توزيعها على أنحاء المنطقة السياسية حسب توزيع التضاريس . فهناك فصلان للمطر . أحدهما يمتد طوال شهور يونيو - يوليو - أغسطس ، وهو فصل المطر الغزير الذي يشمل معظم أنحاء البلاد تقريبا ، أما الفصل الثاني فيمتد خلال شهور ديسمبر - يناير - فبراير ، وهو فصل المطر القليل الذي تنحصر أمطاره فوق المرتفعات الوسطى ، لذلك يصل متوسط الأمطار فوق الهضبة إلى نحو ١٢٠ سم سنويا ، في حين لا يزيد هذا المعدل في الأجزاء الشرقية عن ١٠ سم . ويبدو تأثير عامل الارتفاع واضحا حين نقارن بين مصوع على ساحل ارييريا مباشرة ومدينة اسمره الواقعة على ارتفاع ٢٣٠٠ متر على نفس خط العرض تقريبا ، فتوسط المطر السنوي في الأولى يصل الى ٢٠ سم ، بينما يصل في الثانية الى ٤٥ سم .

وتلعب التضاريس دورا هاما في توزيع مياه الأمطار على سطح الاقليم السياسي فهضبة الحبشة للمراية الأطراف والتي تزيد نصف مساحتها عن التي مر فوق سطح البحر . تتحدر بصفة عامة تجاه سهول السودان عبر مجارى مهيبة عديدة تتمثل في امار عطبرة والنيل الازرق والسوبات ، بينما أصبحت الأجزاء الشرقية والجنوبية الشرقية من المرتفعات الوسطى تمشي ظروف جفاف أو شبه جفاف ، معتمدة على ما يسقط عليها مباشرة من أمطار .

وفي ظل ظروف العربة وموارد المياه ، فإن إيجالي الأراضي القابلة للزراعة في أثيوبيا بما فيها الأراضي القابلة للتحويل والمراعى - تبلغ نحو ٨٧,٢٩٠,٠٠٠ هكتار<sup>(١)</sup> أي ما يوازي ٧٠٪ من جملة الأراضي الاثيوبية . أما الأراضي المترعة بالفعل فلم تزد مساحتها عن ١٣,٧٣٠,٠٠٠ هكتارا عام ١٩٧٥ ، أي ما يوازي

(١) "Ethiopia: Introductory Survey" The Europa Year Book, 1978, pp. 340- 361.

١٤ر٩٪ من جملة الأراضي القابلة للزراعة ، وحوالي ١١ر٢٪ من مساحة البلاد .

ونتيجة لتعدد مظاهر السطح وما يرتبط به من اختلافات أخرى في الرية والحرارة والمياه ، فإن المركب المصنوي يتميز بالتنوع الواضح . وتأتي الحبوب الغذائية على رأس قائمة المحاصيل وتشمل برتيب المساحة تنازلياً كلاً من الشعير ، الذرة ، القمح والشوفان . وباستثناء الذرة فإن غالبية الحبوب الغذائية تزرع على ارتفاعات تتراوح بين ١٨٠٠ و ٣٠٠٠ م ، بينما يزرع الذرة في المناطق المنخفضة الحارة القليلة المطر ، كسهل الدناكل وهضبة الجبال في الجنوب . ولا يشمل المركب المصنوي من المحاصيل التقليدية سوى البن والقطن ، حيث يعتبر البن من محاصيل التصدير الرئيسية في البلاد ، حيث ساهم عام ١٩٧٢ م بنحو ٧٩ مليون دولار أمريكي أي ما يوازي ٤٧ر٩٪ من إجمالي قيمة الصادرات الأثيوبية <sup>(١)</sup> . وتكاد تتركز زراعة البن في جنوب غرب إثيوبيا في ولايات جامو وكافا وسيدامو ، حيث تتوفر الرية البركانية الخصبة والأمطار الغزيرة نسبياً والموزعة على معظم فصول السنة بما في ذلك مواسم الجفاف .

ووفقاً لتقديرات عام ١٩٧٥ م ، فإن مساحة المروج والأعشاب قد بلغت ٦٤٨٠٠٠٠٠ هكتاراً أي ما يوازي ٥٣٪ من جملة مساحة البلاد . لذلك فإن الإنتاج الحيواني يساهم بدور بارز في توفير الغذاء السكاني . وتتركز المراعي في المناطق المنخفضة كسهل الدناكل وهضبة أوجادين في الشرق والجبال في الجنوب ، فضلاً عن المناطق المرتفعة التي يزيد منسوبها عن ٣٠٠٠ م تقريباً ، وإن كانت حيوانات هذه الجهات المرتفعة تتميز بالمزال بصفة عامة نتيجة لتركز الأمطار في فصل واحد مما يقلل من نسبة الأملاح المعدنية في الحشائش . وطبقاً لتقديرات منظمة الأغذية العالمية لعام ١٩٧٦ م <sup>(٢)</sup> ، فإن المركب الحيواني لأثيوبيا يشمل من الرؤوس : ٤٩ر٠٢٨٠٠٠ ماعز وأغنام ،

(1) "Ethiopia" Encyclopaedia of the Nations, Africa, vol. 2 op. cit., pp. 91-98.

(2) The Europa Year Book, op. cit.



من الأملاح سنويا عن ٢٠٠ ألف طن مري<sup>(١)</sup> ، وإن كان يلاحظ أيضا انخفاض هذا المعدل في السنوات الأخيرة .

وقد جرى مؤخرا اكتشاف رواسب للفضة في دبارو Debarwa في إقليم أرييريا ، ولكن توقفت عملية إنتاجه التي بدأت عام ١٩٧٥ م بعد تجدد اشتعال الحرب الأرييرية .

وبالنسبة للطاقة ، فقد تم عام ١٩٦٩ م اكتشاف بعض حقول للغاز الطبيعي أمام الساحل الأرييري وأخرى في صحراء أوجادين . وتواجه عملية استغلال هذا الغاز صعوبات نتيجة لتدهور الأوضاع الأمنية في هذه المناطق .

وتعتمد إثيوبيا على الطاقة الكهرومائية اعبادا رئيسيا ، حيث تشكل هذه الطاقة ما يقرب من ٨٩٪ من مجموع الطاقة الكهربائية التي تعتمد عليها إثيوبيا ، فقد بلغ حجم هذه الطاقة عام ١٩٧٤ م نحو ٣٨٩٠ مليون كيلوات<sup>(٢)</sup> . ويتم توليد هذه الطاقة حاليا من الحزان المقام على مدخل بحيرة تانا .

ولا شك أن ضعف الموارد المعدنية وضعف استغلال الطاقة الكهرومائية المائلة المتاحة لإثيوبيا قد أضعف من دور قطاع الصناعة في النشاط الاقتصادي ، حيث أن نسبة من يعملون في قطاع الصناعة والتعليم لم تزد عن ٥,٨٪ من جملة القوى العاملة عام ١٩٧٥ م . ولذا تعتمد الصناعة القائمة في إثيوبيا على الموارد الزراعية والحيوانية كاللبنة والكحوليات والمكرنة وتكرير السكر وتعليب اللحوم فضلا عن بعض الصناعات التحويلية الأخرى كالأممنت والمنسوجات والألياف الصناعية والمنتجات البعولية .

٣- النقل : يلعب النقل البحري دورا هاما في ربط إثيوبيا بالعالم الخارجى ، إذ بلغ حجم البضائع التي تم نقلها الى داخل إثيوبيا عن طريق البحر ما يقرب من ١٠١٤ مليون طن مري عام ١٩٧٤ م ، بينما بلغ حجم البضائع

(1) Ibid.

(2) Encyclopaedia of the Nations, op. cit.



التي تم نقلها الى خارج اثيوبيا في نفس العام ما يقرب من ٦٨١٠٠٠٠ طن مري<sup>(١)</sup> .

ويعتمد النقل البحري على ثلاثة منافذ بحرية ، تتمثل في كل من ميناء جيبوتي وعصب ومصوع . وحتى منتصف السبعينيات كانت التجارة الخارجية لاثيوبيا تعتمد بصفة أساسية على ميناء جيبوتي ، ثم تحول الاعتماد الأساسي إلى عصب ومصوع نتيجة لبعض الظروف السياسية وبعد تطوير موانئ ارييريا . وترتبط شبكة الخطوط الحديدية بالمنافذ البحرية الثلاثة ارتباطا واضحا . فهناك الخط الحديدى الرئيسى الذى يربط ميناء جيبوتي بالعاصمة أديس ابابا ، ويبلغ طوله داخل الأراضى الأثيوبية حوالى ٧٨٢ كيلو مترا من بين ٨٨٠ كيلو مترا تمثل الطول الإجمالى للخط الحديدى . وهناك خط آخر يبلغ ٣٠٦ كيلو مترات يربط مصوع بكل من اسمره واجورادات .

أما الطرق البرية فهي ترتبط بصورة واضحة بالعاصمة نظرا لتقلها السياسى والديموجرافى فضلا عن موقعها المتوسط من جسم الدولة مما يجعلها نقطة ارتكاز لخطوط المواصلات والحركة . ويبلغ مجموع أطوال شبكة الطرق البرية الرئيسية حوالى ٨٩٢٨ كيلو مترا<sup>(٢)</sup> . وهى تمثل الطرق الصالحة للاستخدام طوال العام وكثافة هذه الطرق الدائمة تعادل ما يقرب من سبعة أمتار لكل كيلو مترا مربع من المساحة الكلية .

ولا شك أن كثافة الطرق الرئيسية على هذا النحو تجعل من شبكة الطرق نقطة ضعف في جسم الدولة وتمكس تحلقا واضحا في قطاع النقل والمواصلات يؤثر بصورة سلبية على اقتصاد الدولة . بل إن بعض المصادر<sup>(٣)</sup> تشير إلى أن نصف إنتاج أثيوبيا الاقتصادى يتم نقله على ظهور البغال التى يبلغ عددها نحو ١٤٢٠٠٠ بغلا ( ١٩٧٦ ) ، أى أن معدل انتشارها على الطرق الرئيسية يبلغ ١٥٩ بغلا على كل

(1) The Europa Year Book. op. cit.

(2) Encyclopaedia of the Nations. op. cit.,

(3) Ibid

كيلومتر من الطرق ، وحوالي ٦٠ بغلا على كل كيلو متر من اجالى شبكة الطرق الرئيسية والثانوية ، التى يبلغ مجموع أطوالها ٢٣٤٠٠ كيلومترا .

• •

مما تقدم يمكن القول بأن المنطقة السياسية لأثيوبيا تعاني كبقية دول المدخل الجنوبي من ضعف الموارد المتاحة وهو الأمر الذى يعكسه الميزان التجارى للبلاد ( جدول رقم ١٨ ) الذى يسجل عجزا مستمرا نتيجة لاتساع الفارق بين الصادر والوارد .

وهذا العجز القائم يرتبط إلى حد بعيد بقطاع الزراعة الذى يعتمد عليه الاقتصاد القومى اعتمادا رئيسيا . ولأن الزراعة فى أثيوبيا عبارة عن زراعة مطرية لذلك اشتد تأثيرها بأزمة الجفاف التى شهدتها المنطقة لفترة طويلة واشتدت حدتها فى عام ١٩٧٤ م ، ولذا نلمح زيادة فى العجز هام ١٩٧٥ م بصورة لم يسبق لها مثيل .

ولا شك أن هذا الجفاف كان أحد العوامل الرئيسية التى عجلت بالإطاحة بنظام الامبراطور هيلاسيلاسى ، الذى كانت أسوده تأكل اللحوم فى الوقت الذى كان فيه سكان بعض المناطق يشقون أنفسهم على الشجر اليابس أو يلقون بأنفسهم تحت عجلات الشاحنات مفضلين الموت بهذه الطرق على الموت جوعا .

ولا شك أيضا أن الثروة بعد انقضاء ست سنوات من قيامها لم تستطع أن تمنع المجاعات التى قامت بهدف القضاء عليها حيث لم يكن مشروع الاصلاح الزراعى الذى اعلته عام ١٩٧٥ م بمعاونة الروس والكوبيين كافيا لاصلاح المسار الاقتصادى . ومن هنا يمكن القول بأن استمرار نظام الحكم القائم فى اثيوبيا يظل محفوقا بالمخاطر طالما لا زال هناك شعب جائع . ( انظر جدول : ١٨ ) .

## جدول رقم (١٨)

### الميزان التجاري في إثيوبيا بملايين البيرات<sup>(١)</sup>

البيان	١٩٧٠	١٩٧١	١٩٧٢	١٩٧٣	١٩٧٤	١٩٧٥	١٩٧٦
الصادرات	٣٠٥٨	٣١٤١	٣٨٤٢	٥٠٣٢	٥٦٥٢	٤٩٧٩	٥٨٠٦
الواردات	٤٢٩١	٤٦٩٥	٤٣٥٦	٤٤٨٢	٥٩٠٢	٦٥٦١	٧٣٦٥
الميزان	-١٢٣٣	١٥٥٤	-٥١٤	+٥٥ <sup>(*)</sup>	-٢٥	١٥٨٢	١٥٥٩

Source: The Europa Year Book, p. 354.

المصدر :

### سكان المنطقة السياسية :

١ - حركة السكان : توضح بيانات الجدول رقم (١٩) أن عدد سكان إثيوبيا قد زاد خلال الفترة من عام ١٩٧٠ م إلى عام ١٩٧٧ م بنحو ١٤ر٨٪. وبمعدل زيادة سنوى يعادل ٢ر١٪.

وهذا المعدل المرتفع الذى ينمو به سكان المنطقة السياسية يرجع الى عامل الزيادة الطبيعية بين هؤلاء السكان ، التى تتميز بالارتفاع المتناسب مع المجتمع الأثيوبى كمجتمع زراعى تقليدى . فمعدل المواليد بلغ خلال الفترة ٧٠ - ١٩٧٥ حوالى ٤٩ر٤ فى الألف بينما بلغ معدل الوفيات ٢٥ر٨ فى الألف وهى تعتبر من أعلى معدلات الوفيات بين دول المدخل الجنوى الخمس ، كما تأق إثيوبيا فى المرتبة التالية بعد اليمن الشالية من حيث معدل الوفيات بين الأطفال ، حيث يصل هذا المعدل الى ٨٤ر٢ فى الألف . ولاشك أن ارتفاع معدل الوفيات يرجع الى ارتفاع نسبة الامية ( ٩٠٪ ) وانخفاض مستوى الوعى الصحى والخدمات الصحية حيث أن كل ١٤ر٧٣ نسمة من السكان يقوم بتعليمهم طبيب واحد . ولذلك نلاحظ أن متوسط عمر الفرد فى إثيوبيا لا يزيد عن ٣٩ سنة ، يضاف إلى ذلك أن اعتماد الزراعة والرعى على الأمطار يؤدى إلى حدوث مجاعات تترك

(١) البير Birr : العملة الاثيوبية التى ترحلت عام ١٩٧٦ على الدولار الاثيوبى وهى تعادل نحو ١٠٠ سنت .

• يشمل هذا الرقم الضائع الى احدات اثيوبيا تصليها لحساب مناطق اخرى .

آبارها السيئة على الإنسان والحيوان على حد سواء ، وعلى سبيل المثال ، فإن المجاعات الأخيرة التي صاحبت الجفاف (٧٣ - ١٩٧٤ م) أدت إلى انتهاء حياة ما يقرب من ٦٠٠.٠٠٠ نسمة في مقاطعة هرر وحدها الى جانب القضاء على ٨٠٪ من الحيوانات. <sup>(١)</sup> (انظر جدول : ١٩) .

### جدول رقم (١٩)

تطور عدد السكان في أثيوبيا (بالمليون نسمة)

١٩٧٧	١٩٧٦	١٩٧٥	١٩٧٤	١٩٧٣	١٩٧٢	١٩٧١	١٩٧٠
٢٨,٩٣	٢٨,١٩	٤٧,٤٧	٢٦,٧٨	٢٦,١٩	٢٥,٨٩	٢٥,٢٥	٢٤,٦٣

المصدر : Demographic Year Book, 1977, pp. 157-162, Table. 5

وكما هو الحال بالنسبة لكل دول المنخل الجنوبي ، فإن النمو السريع للسكان كان يمكن أن يحتجب كأحد جوانب القوة في الجغرافيا السياسية لأثيوبيا ، إلا أن الزيادة هنا تعني زيادة الفجوة القائمة بين عدد السكان والموارد المتاحة للمنطقة السياسية . فالزيادة السكانية في حالة أثيوبيا تعني زيادة التحميل على طاقة استيعاب المنطقة السياسية ، وزيادة نسبة السكان الذين ينبغي إعالتهم .

٢- تكوين السكان حسب العرق واللغة : تضم أثيوبيا داخل حدودها خليطا معقدا ومتناظرا من الأعراق والأديان واللغات . هذا الخليط يرجع بالدرجة الأولى إلى نزول الحبشة من قلعها الجبلية الحصينة والمتجانسة نسبيا إلى السهول المحيطة بها من الشرق والجنوب فضمت إلى حدودها السياسية إقليم الدناكل في أرييريا ومنخفض الغفر وإقليم الصوماليين في هود وأوجادين وإقليم الجالا في هضبتهم جنوبا . وبهذا أصبحت هضبة الحبشة كنواة كثيفة محاطة بمنطقة من الأقاليم المضمومة الواسعة فتحوّلت في النهاية إلى دولة مختلطة . وتضم أثيوبيا حاليا ما يقرب من ٧٠ مجموعة عرقية ، تمثل بصفة أساسية في

(1) Ethiopia "Africa Contemporaray Record, 1975-76, pp. B. 186-B. 214



عدة مجموعات رئيسية ، فهناك مجموعة الأمهريين والتيجريين الذين يشكلون ما يقرب من ٣٥٪ من السكان ، ومعظمهم يتركز في الشمال والوسط ، وهم يرجعون الى أصول سامية ، ويؤلفون الطبقة الارستقراطية الحاكمة في البلاد . وهناك مجموعة الجالا Galla الذين يشكلون ما يقرب من ٤٠٪ من مجموع السكان ويتركزون في الجنوب وعلى السفوح الدنيا في الوسط وعلى الحدود الغربية للمنطقة السياسية توجد عناصر «الشانغالا» الذين يشكلون ما يقرب من ٦٪ من السكان . ونفس هذه النسبة يشكلها الصوماليون والدناكل الذين يتركزون في الأقاليم الجافة الشرقية والجنوبية الشرقية . علاوة على ذلك تنتشر القبائل النيلية على الحدود السودانية في الركن الجنوبي الغربي من البلاد ، كما توجد قبائل الفلاشا أو اليهود السود الذين يعيشون فوق كتلة سيمين جنوبي تيجره ، وقبائل البجة في الطرف الشمالي من البلاد ، وقبائل أجايو Agau في وسط الهضبة ، فضلا عن مجموعة قبائل سيدامو على السفوح الجنوبية لهضبة الحبشة . وهي تعتبر من أقدم المجموعات والعناصر التي ظهرت في الاقليم .

ويضاف إلى هذا الخليط العرق مجموعات من الأقليات والمجاليات التي تضم الجنيين والأرمن واليونانيين والإيطاليين والهنود ، والذين يقدر عددهم بحوالى ٥٠.٠٠٠ نسمة (عام ١٩٧١م) .<sup>(١)</sup>

وداخل الحدود الأثيوبية هناك ما يقرب من ١٤٠ لغة ولهجة<sup>(٢)</sup> تتحرك بها الألسنة ، ومعظم هذه اللغات واللهجات تنتمي الى الشعبة السامية والحامية التي تنفرع من مجموعة اللغات الأفرو آسيوية . والى هذه المجموعة تنتمي لغة الجيز Ge'ez ، وهي اللغة التي تستخدم في الطقوس المسيحية الأثيوبية . ومن هذه اللغة تنفرع اللغة الأمهرية التي يتحدث بها الأمهريون والتيجريون - وهما الشعبان المسيحيان الأصليون في البلاد<sup>(٣)</sup> - وهي اللغة الرسمية للبلاد . وتسود اللغة

(1) Encyclopaedia of the Nations, op. cit.

(2) Ibid.

(٣) عدللك عردة ، المصدر السابق .

التيجرية في ارييريا بينا تسود لغة التيجرى Tigre في الطرف الشالى فقط من اريتريا . وتستخدم اللغة العربية في المقاطعات الشرقية والشالية ، أما اللغة الحرية فتستخدم في مقاطعة هرر في الجنوب الشرقى . وفي الجنوب تنتشر لغات الجالا ، سيدامو ، البجة ، الجالينا والصومالية بالإضافة الى ذلك هناك اللغات واللهجات النيلية المتعددة في الجنوب الغربى .

وأثيوبيا تكاد تكون مجمعا للأديان ، فالمسيحية - وهى الديانة الرسمية - تنتشر فوق الهضبة ويدين بها على وجه الخصوص الامهريون والتيجريون . أما الدين الاسلامى فينتشر على معظم سفوح الهضبة وفي الأجزاء الشرقية من البلاد . أما الوثنيون الذين تعراوح نسبهم بين ٥ - ١٥٪ فيتشرون في أجزاء متفرقة ، فهم يتداخلون مع المسيحيين في القسم الجنوبى الغربى ومع المسلمين في هضبة الجالا جنوبا . كما توجد الديانة اليهودية بين الفلاشا في وسط الهضبة

ولا شك أن هذا التعدد العرقى واللغوى والدينى يخلق تناقضات واختلافات لا يستهان بعقمها وتأثيرها على القيم والعلاقات والتقاليد بين سكان المنطقة السياسية ، الأمر الذى يضعف من قدرة الدولة على الاحتفاظ بتماسكها القومى .

ومما تقدم يتضح أن التوسع السياسى الحديث للدولة الحبشية قد أدى الى التعدد العرقى واللغوى والدينى المتنافر داخل جسم الدولة ، وهو الأمر الذى يشكل نقطة ضعف خطيرة مهدد استمرار كيان الدولة وتماسكها ، وإن هذا التوسع المبالغ فيه قد أدخل في جسم الدولة أقليات مناوئة تشعر بهويتها الذاتية وتؤمن بحقمها في تأكيد هذه الهوية بالانفصال وتحقيق الذاتية .

ويضايف من تأثير الآثار السلبية الناجمة عن هذا الحطيط المعقد في البلاد ، أن المسيحيين الأمهريين يشكلون طبقة فوقية تتمتع بامتيازات شتى وتسيطر على معظم المراكز القيادية والسياسية العليا في البلاد ، وهو الأمر الذى من شأنه أن يزيد من حدة التزعزعات الانفصالية لدى الأجزاء المضافة بالقوة الى جسم الدولة . ويذكر في هذا الصدد - على سبيل المثال - أنه على الرغم من أن الثورة الاريرية انطلقت أساسا من بين صفوف المسلمين الأرييريين فلمها ما لبثت بعد

ذلك بفرعة أن ضمت بين صفوفها المسيحيين الأرييريين. بعد أن كانوا فيما مضى يشكلون القوات الخاصة التي قاومت بها إثيوبيا الثوار في أيريرا . وقد جرى هذا التحول لعدة أسباب كان من بينها قيام السلطات الأثيوبية بمنع تدريس اللغتين الرسميتين في أيريرا وهما العربية والتيجينية ، لتحل محلها اللغة الأمهرية . فقد كان المسيحيون الأرييريون يعتقدون بأن ثقافتهم ودينهم وسيادتهم ستصبح أكثر ازدهارا وقوة في ظل حماية اديس ابابا المسيحية خاصة وأن السلطات الاثيوبية عمدت إلى الاستئثار بالمراكز العليا في الإدارة الأريترية ، وأتباع سياسة التمييز العرقي دون اعتبار للدين الذي يجمعهم بالمسيحيين الأيتريين . وقد تأكدت هذه النزعة العرقية حين تمت الإطاحة بالجنزال (أمان عندوم) - الأريترى الأصل - عن رئاسة مجلس الثورة الذي أسقط النظام الامبرطوري عام ١٩٧٤ م .

- **توزيع السكان** : توضح بيانات الجدول رقم (٢٠) أن هناك تفاوتاً في توزيع السكان على أنحاء المنطقة السياسية حيث يلاحظ تركيز السكان بكثافة في وسط الهضبة مع ضعف في الكثافة كلما بعدنا عن المركز تجاه الأطراف .

وتزداد الكثافة في الوسط نتيجة لعدة ظروف طبيعية تميز قلب البلاد . فالظروف المناخية أكثر ملاءمة للاستيطان البشري فالارتفاع النسبي في قلب الهضبة أدى الى الحد من حرارة العروض المدارية المرتفعة بحيث يراوح متوسط الحرارة بين ١٦ و ٢٠ م ، وإلى ما تحته الصفر بالنسبة للقمم الشاهقة الارتفاع . كما أن عامل الارتفاع النسبي يؤدي إلى زيادة كمية الأمطار التصاعدية في وسط الهضبة بحيث يصل متوسط المطر السنوي إلى نحو ١٢٠ سم . يضاف إلى ذلك

---

• تشير بعض المصادر إلى أن هذا التحول جاء بعد الانتصارات التي حققها الثوار المسلمون حتى لا يفرد المسلمون بالسلطة في البلاد إذا تم الاستقلال ، كما يمكن القول بأن هذا التحول جاء بهدف اضطباع روح الجهاد بين المسلمين وتفتيت القيادة بتعدد اتجاهاتها وملامحها . يمكن مراجعة :  
- محمد سعيد البارودي . أصول المشكلة الأثيوبية ومستقبلها . - بحث مقدم للمؤتمر الجغرافي الاسلامي الأول . - الرياض : جلسة للامام محمد بن سعود الإسلامية ، ١٣٩٩ هـ .

- Fesehatzion, T. The Eritrean Struggle for Independence and Libe-ration.- Horn of Africa, April-June, vol. 1, No. 2, 1978, pp. 29-34.



توفر العربة البركانية الحصبة التي ترتبط بالتكوينات البركانية التي تغطي أجزاء كبيرة من الهضبة .

وتقل الكثافة كلما بعدنا عن الوسط تجاه الأطراف ، حيث الأقاليم المنخفضة التي تسودها ظروف الجفاف ، خاصة تجاه الشرق والجنوب الشرق .

وعلى ذلك يمكن ملاحظة أن المقاطعات القائمة فوق الهضبة الوسطى ، وعلى السفوح الغربية التي تنحدر فوقها مياه الأمطار الساقطة هي أكثر المقاطعات من حيث معدلات الكثافة . وتأتي مقاطعة شوا على رأس المقاطعات من حيث معدل الكثافة ، الذي يبلغ حوالي ٦٦ نسمة في كل كيلو متر مربع ، ولا شك أن وجود العاصمة ( اديس ابابا ) ضمن حدود هذه المقاطعة كان أحد العوامل الرئيسية في ارتفاع معدل الكثافة ، حيث تضم العاصمة وحدها ما يقرب من ١٩٪ من مجموع سكان المقاطعة البالغ عددهم حوالي خمسة ملايين نسمة . وعلى شوا من حيث الكثافة العالية كل من مقاطعة عروس وولولو ، بحيث يشكل مجموع سكان هذه المقاطعات الثلاث حوالي ٣٣٪ من جملة السكان على الرغم من أن مساحتهم لا تمثل سوى ١٥٫٤٪ من إجمالي المساحة .

وبل المقاطعات الثلاث من حيث الكثافة ، تلك المقاطعات الواقعة على السفوح الغربية والشمالية من الهضبة ، التي تحترق أراضيها بمجاري النهرية العديدة التي تحمل مياه الهضبة . وتتمثل هذه المقاطعات في كل من : كافا ، إيلوبور - وليجا - جوجام وتيجره . ويمثل سكان هذه المقاطعات حوالي ٢٧٫٢٪ من السكان في حين تمثل مساحاتها حوالي ٢٤٫٦٪ من إجمالي المساحة الكلية للبلاد .

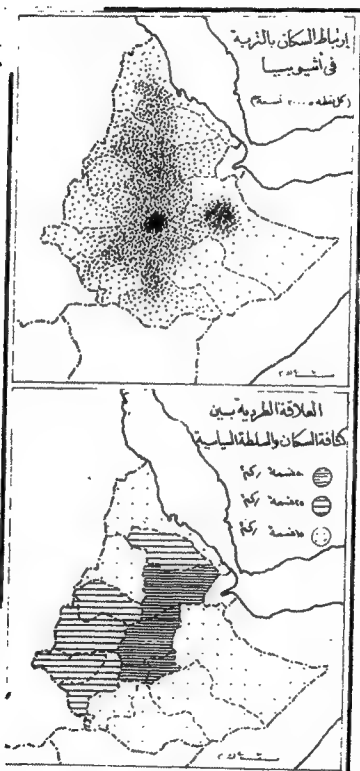
أما المجموعة الثالثة من المقاطعات والتي تمثل المقاطعات الأقل كثافة ، فتتمثل في تلك الواقعة في القسم الشرق من أثيوبيا والذي يضم المناطق المنخفضة التي يقل منسوبها بصفة عامة عن ١٨٠٠ متر ، وهي تشمل السهل الساحلي لاريريا ومنخفض الدناكل وصحراء اوجادين وهضبة الجالا جنوبا . كما تشمل المناطق الشاهقة الارتفاع الواقعة في قلب الهضبة كالكسل البركانية التي يزيد ارتفاعها عن ٣٤٠٠ متر . ويمثل سكان هذه المقاطعات حوالي ٣٩٫٨٪ من

جملة سكان البلاد لا يتركز في شكل م حاشيا حوالي ٥٩.٩٪ من إجمالي المساحة الكلية لاثيوبيا .

وواضح مر رزيع السكان على أنحاء المنطقة السياسية أن هناك تركزا سكانيا واضحا في قلب البلاد يقل تدريجيا تجاه الأطراف والمواشي . وهذا التوزيع لا يرجع الى وجود كثافة عالية في القلب بقدر ما يرجع إلى كثافة أقل من المعتاد تجاه الأطراف ، فعند الكثافة يراوح بين ٥٠ نسمة في كل كيلو متر مربع داخل النواة المركزية للدولة ، وحوالي ٢٥ نسمة في النطاق الأوسط المحيط بالنواة ، ثم ١٥ نسمة فقط في النطاق الهامشي . وعلى هذا النحو فإن نمط توزيع السكان يتمثل في نواة كثيفة فوق الهضبة ، تحاط بمنطقة متوسطة أقل كثافة على السفوح ، فطابق هامشي محاط بالكثافة .

ونمط توزيع الكثافة في اثيوبيا يكاد يتفق مع نمط توزيع الإدارة السياسية في البلاد ، التي تتضاءل وتضعف كلما بعدنا عن القلب تجاه الأطراف . فالسلطة السياسية تتمركز بصورة تقليدية وثابتة في يد الأمهريين ، الذين يشكلون غالبية سكان منطقة النواة السكانية الكثيفة القائمة في قلب البلاد ، ومن خلال هذه النواة الكثيفة المركزية يقوم الأمهريون بممارسة نفوذهم وإدارتهم للدولة .

وعلى الرغم من اتساع المنطقة السياسية وتمدد القوميات والشعوب التي تضمها فإن قوة النواة السياسية - الديموجرافية وموضعها الجبل المرتفع قد ساعد الأمهريين على الاحتفاظ بالسلطة بعيدا عن الأطراف ، التي تتميز بالتدخل السكاني الواضح . ( انظر جدول : ٢٠ ) .



جدول رقم (٢٠)

توزيع السكان على المقاطعات وفقا لتقديرات عام ١٩٧٤

المقاطعة	المساحة كم ٢	عدد السكان	الكثافة (نسمة/كم ٢)	العاصمة وعدد سكانها
غروس	٢٣,٥٠٠	٨٩٢,٧٠٠	٣٨	عسيبة (٢٢١,٠٠)
نيل	١٢٤,٦٠٠	٧٣٩,٦٠٠	٥,٩	جونا (١٥٦,٥٠)
بيجادير	٧٤,٢٠٠	١,٤١٨,٧٠٠	١٩,١	حولدار (٤٣,٤٠)
أريتريا	١١٧,٦٠٠	٢,٠٧٠,١٠٠	١٧,٦	اسمره (٢٨٥,٨٦٠)
جيموكوف	٣٩,٥٠٠	٧٣٠,٧٠٠	١٨,٥	أريامتش (٨,٧٩٠)
جوجام	٦١,٦٠٠	١,٨٢٩,٦٠٠	٢٩,٧	ديرمازكوس (٣٣,٧٣٠)
هرز	٢٥٩,٧٠٠	٣,٥١٠,٠٠٠	١٣,٥	هرز (٥٣,٥٦٠)
أيلوايوز	٢٧,٤٠٠	٧١٩,٤٠٠	٢٦,٢	ماطو (٧,٨٢٠)
أكافا	٥٤,٦٠٠	١,٧٦٨,٧٠٠	٣٢,٤	جنبا (٥٢,٤٢٠)
سوا	٨٥,٤٠٠	٥,٧١٢,١٠٠	٦٦,٩	أديس (١٠٤,٦٦٠) أبابا
سيدامو	١١٧,٣٠٠	٢,٥٩٥,٦٠٠	٢٢,١	أوسا (١٩,٥٥٠)
نيجره	٦٥,٩٠٠	١,٩١٦,٦٠٠	٢٩,١	ميكيل (٣٤,٢٩٠)
ووليجا	٧١,٢٠٠	١,٤٢٦,٨٠٠	١٨,٦	ليكت (٢١,٢٦٠)
دولو	٧٩,٤٠٠	٢,٥٧٠,٢٠٠	٤٢,٤	دميه (٥٤,٠٩١٠)
الجملة	١,٢٢١,٩٠٠	٢٧,٨٠٠	٢٢,٨	

Source: The Europa Year Book, op. cit.,

المصدر :

• • • •

الخلاصة :

يدرس مجموعة الدول التي أطلقنا عليها تعبير دول منطقة الارتباط الثانوي  
تكمّل صورة ملامح الجغرافيا السياسية لدول منطقة المدخل الجنوبي للبحر  
الأحمر.

ويمكن القول بأن الملامح السياسية لدول منطقة الارتباط الثانوى لا تختلف من وجهة نظر الجغرافيا السياسية عن ملامح دول منطقة الارتباط الرئيسى . كل ما يمكن أن يميز بين المجموعتين . أن دول الارتباط الرئيسى ترتبط ارتباطا مباشرا وقويا بالمدخل البحرى بحكم موقعها الحاكم من باب المندب واتساع منافذها البحرية المطلة عليها . ولعل هذا الفارق يظهر جليا من خلال وضوح بصمات الموقع البحرى على كثير من المظاهر السياسية للدولة ودخوله كمورد رئيسى من موارد المنطقة السياسية بحيث يكاد ينفرد بتسلطه على توجيه سياسة الدولة . سواء الخارجية أو الداخلية . بل إن هذا الموقع جعل السياسة الداخلية تابعة للسياسة الخارجية وليس العكس . حتى أننا نلاحظ أن العاصمة السياسية لتدير البلاد من خلال موقع هامشى على ساحل البحر . وكأنها تؤكد بذلك أن البحر جزء من المنطقة السياسية . فهذا الموقع الهامشى الساحلى يتيح لها القدرة على رسم السياسة الخارجية بنفس الكفاءة التى يمكن أن توسم بها السياسة الداخلية

أما بالنسبة لدول منطقة الارتباط الثانوى فإن الموقع البحرى لا ينفرد وحده بتشكيل الملامح السياسية لهذه الدول . بل يظهر كأحد المدخلات التى تتدفق إلى الآلة السياسية التى تتولى صنع القرار . ولعل ذلك قد يفسر لنا لماذا ابتعدت عواصم دول منطقة الارتباط الثانوى عن المدخل البحرى واختارت لنفسها موقعا داخليا يجعل من السياسة الداخلية أساسا لرسم السياسة الخارجية . وهذه الصفة تنطبق على عواصم الدول الثلاث بما فى ذلك مقديشيو التى تبعد عن المدخل الجنوى للبحر الأحمر ولكنها لا تستطيع أن تبعد عن الساحل الصومالى على المحيط الهندى بحكم شكل الدولة الطولى الشريطى .

ودول الارتباط الثانوى كدول الارتباط الرئيسى تعاني من عيوب وتشوهات جيوبوليتيكية عديدة . بحيث يمكن أن تشكل دول المدخل الجنوى كلها بقعة واضحة المعالم من التخلف والضعف على خريطة العالم السياسية . هذا الضعف يكاد يشمل كل العناصر التى تدخل فى تحليل القوة ولا شك أنه إذا كانت ظروف البيئة الطبيعية قد أسهمت فى خلق هذا الضعف بقسوها وبشحها فإننا لا



يمكن أن نظل دور القوى العظمى في تأكيد وتوسيع هذا الضعف حتى تضمن عدم وجود قوة مناوئة في منطقة المدخل الجنوبي يمكنها أن تهدد مصالحها الاستراتيجية في هذه المنطقة الحيوية من العالم .

ومواطن الضعف في دول منطقة المدخل الجنوبي تكاد تشمل كل عناصر تحليل القوة . فالحدود السياسية مصطنعة وذات طبيعة مؤقتة . لا تمتشى مع تكوينات تضاريسية حاسمة الفصل . ومفروضة على تكوينات عرقية وقومية واقتصادية متشابهة . مما يجعلها ماثرا للخلافات السياسية والتراعات المسلحة الى تستنزف كثيرا من موارد هذه الدول المحدودة بطبيعتها .

والمساحة السياسية لدول المدخل الجنوبي تتميز بضعف قدرها على استيعاب السكان نتيجة لسيادة المظهر الجبلي الوعر وظروف الصحارى الجافة . فاستثناء اليمن الشالية وأثيوبيا الى يصل فيها معدل الكثافة العامة الى ٣٥ نسمة في كل كيلو متر مربع . فإن بقية الدول لا يزيد معدل الكثافة فيها عن خمسة أفراد في كل كيلو متر مربع . وهي معدلات ضعيفة تعكس في النهاية عجزا من جانب سكان هذه الدول على التحكم في الربة السياسية .

وأشكال هذه المناطق السياسية مليئة بالعيوب الجيوبوليتكية ما بين انبعاثات داخله في أجسام الدول ونتوءات بارزة منها . وجميع هذه التشوهات الشكلية ترجع الى أن الاستعمار الاسرائيحي هو الذى قام بدور رئيسي في تخطيط ورسم هذه الأشكال بما يتفق مع مصالحه الاستراتيجية . ويكنى مثالا على ذلك أن جيوبى بكاملها كدولة تعد نموذجا مثاليا للتشوهات الشكلية . فهي عبارة عن جيب ساحلي محاصر رسمه الاستعمار الفرنسى في مرحلة استعمارية معينة لخدمة مصالحه فقط .

وكل دول المدخل الجنوبي تعاني من ضعف مواردها الطبيعية . فالربة الصحراوية الفقيرة تشكل الخط السائد في منطقة المدخل الجنوبي الى تعاني بدورها من ضعف مواردها المائية بحكم وقوعها في العروض المدارية الجافة وشبه الجافة . حيث أن جزءا كبيرا من دول المدخل الجنوبي يدخل في نطاق الصحارى

الأكثر جفافاً في العالم ونتيجة لهذه الظروف نجد أن منطقة المدخل الجنوبي .  
تعد جزءاً من نطاق الجوع والعطش في العالم . حيث تعجز الموارد الزراعية عن  
الوفاء بمجاعات السكان الضرورية من الغذاء . ويأتي عجز الزراعة على الرغم من  
أن قطاع الزراعة يشكل القطاع الرئيسي في الهياكل الاقتصادية لدول المنطقة  
حيث يعمل به غالبية السكان . ومن هنا فإن المواد الغذائية تشكل الجزء الأكبر  
من واردات دول المدخل الجنوبي بما في ذلك الدول التقليدية في مجال الزراعة  
كالبنن الشمالية وأثيوبيا .

وتكتمل دائرة عجز الموارد الطبيعية بافتقار منطقة المدخل الجنوبي للموارد  
المعدنية والطاقة فباستثناء الذهب في أثيوبيا واليورانيوم في الصرمال لا نجد سوى  
الملح كمعدن وحيد في دول المدخل الجنوبي . يركز حوله النشاط التصديفي في  
تلك الدول . وباستثناء الطاقة المائية والغاز الطبيعي المكتشف حديثاً في أثيوبيا  
فإن جميع دول المدخل الجنوبي تفتقر إلى مصادر الطاقة وتعتمد كلية على  
الاستيراد من الخارج بما في ذلك الدول التي تملك معامل تكرير للبرون . وهي  
البنن الجنوبية وأثيوبيا .

ويدخل النقل أيضاً كأحد عناصر الضعف الواضحة في دول منطقة المدخل  
الجنوبي . فشبكة الطرق البرية لا تغطي إلا أجزاء محدودة من المناطق السياسية .  
فضلاً عن أن غالبية هذه الطرق عبارة عن مسالك رملية لا تصلح للاستخدام  
إلا في مواسم الجفاف ولوسائل النقل البدائية البطيئة . كما أن الخطوط الحديدية  
محدودة للغاية ومحصورة في خط جيبوتي - أديس أبابا وخط مصوع - أسمرة -  
أجورادات . وهي سكك ذات عطف واحد مهالكة ، يسهل قطعها وتعطيلها .

ومواطن الضعف لا تقف عند حد الجوانب الطبيعية . فعمل حركة نحو  
السكان في دول المدخل وإن تميز بالسرعة - التي عادة ما تضاف إلى جوانب  
القوة - إلا أن هذا النحر السريع القائم على الزيادة الطبيعية يشكل عتياً إضافياً  
على الموارد المحدودة لهذه الدول ويزيد من العبء الواقع على السكان العاملين  
بمثل ما يزيد من عدد عاطلين والجانحين .



كما أن توزيع السكان داخل المناطق السياسية يتسم بالاختلال والتفاوت الواضح نتيجة لارتباطه بتوزيع مصادر المياه بالدرجة الأولى في مثل هذه البيئة الصحراوية . ويؤدى هذا التفاوت إلى ضعف قدرة السكان على الامتزاز بالربة والتحكم فيها .

والأهرام السكانية لدول المدخل الجنوى تعكس انخفاضاً في قدرة السكان على الإنتاج نتيجة لانتساع قاعدة الهرم وزيادة نسبة المعالين بين السكان . ويزيد من ضعف القدرة الإنتاجية للسكان انخفاض مستوى التعليم وارتفاع نسبة الأمية الى تراوح في معظم دول المدخل بين ٩٠ - ٩٥ ٪ من جملة السكان .

وإذا كان النظام القبلى أحد الملامح الرئيسية للنظام الاجماعى والسياسى في دول المدخل الجنوى فإنه يعد أيضاً أحد مواطن الضعف في الجغرافيا السياسية لهذه الدول . فالنظام القبلى الذى يقوم على العصبية ووحدة الدم . يجعل ولاء الفرد ينصرف لمشيرته وقبيلته قبل أن يكون للدولة والنظام السياسى الذى ينتمى إليه . كما أن النظام القبلى يهدد الاستقرار السياسى والتماسك القومى نتيجة لتوزيع ولاء الأفراد بين القبائل المختلفة الى تشكل كل منها نظاما اجماعيا وسياسيا مستقلا .

ونتيجة لضعف موارد دول منطقة المدخل الجنوى من جانبها الطبيعى والبشرى . فإن هذه الدول تعتمد على العالم الخارجى والدول الغنية لتعويضها عن هذا النقص القائم وترتبط بها إلى حد التبعة الكاملة . كما أن هذه الدول قد لا تجد غضاضة في استئثار موقعها الاسراتيجى ، باعتباره أحد الموارد المتاحة . وذلك بالسماح للدول الكبرى باستخدام أراضيها كقواعد بحرية وجوية لحكمة مصالحها الاسراتيجية في المنطقة .

ولا شك أيضاً أن ضعف موارد دول منطقة المدخل الجنوى تجعل من هذه الدول قرية غصبة تجود فيها زراعة الأفكار والاتجاهات الاشتراكية والراдикаلية ، كصفة تناسب الموارد المحدودة وتضمن حسن ودقة استغلال وتوزيع هذه الموارد .



• الفصل السادس

الأبعاد الجيولوجية  
للمدخل الجنوبي للبحر الأحمر



## الفصل السادس

### الأبعاد الجيوبوليتيكية للمدخل الجنوبي للبحر الأحمر

إذا كان مجال المدخل الجنوبي للبحر الأحمر بالمفهوم الجغرافى السياسى ينحصر فى الدول الخمس المحيطة بمضيق باب المندب مباشرة ، فان مجاله بالمفهوم الجيوبوليتيكي يبدو أكر اتساعا من ذلك بكثير ، ويرجع ذلك الى أن المدخل الجنوبي بالمفهوم الجيوبوليتيكي لا يقتصر فقط على الدول التى لها جبهات بحرية ، تطل مباشرة على مياه المدخل . وإنما يتسع ليشمل الوحدات السياسية التى ترتبط سياسيا أو اقتصاديا أو عسكريا أو استراتيجيا بالمدخل الجنوبي للبحر الأحمر .

وعلى ذلك فالحوز الجغرافى السياسى للمدخل الجنوبي يقتصر على الوحدات السياسية المشاطئة للمدخل الجنوبي فى حين أن الحوز الجيوبوليتيكي يمتد ليشمل وحدات سياسية بعيدة بحكم موقعها ولكنها قريبة منه بحكم مصالحها وارتباطاتها ، حيث أن الجيوبوليتيكنس Geopolitics تركز اهتمامها على دراسة مطالب الدولة فى المكان ، أى أنها تدرس المكان من وجهة نظر الدولة وتحاول البحث عن تبرير جغرافى لسلوك الدولة ومواقفها .

ولأن المدخل الجنوبي للبحر الأحمر يستمد أهميته من وظيفته كنقطة اختناق تضبط الحركة وتتحكم فى مسارها عبر طريق البحر الأحمر باعتباره أقصر وأسرع طريق بحرى يربط بين الشرق والغرب ، فالمدخل الجنوبي هنا هو بمثابة بؤرة اختزال حقيق لأهمية ووظيفة البحر الأحمر .

ومن خلال هذا المفهوم ، فان النطاق الجيوبوليتيكي للمدخل الجنوبي للبحر الأحمر هائل الاتساع ، بحيث يمكن أن يشمل الخريطة السياسية للعالم كله ، وذلك لعدة خصائص جيوبوليتيكية تميز البحر الأحمر وتدفع به الى مكان الصدارة من حيث الأهمية الجيوستراتيجية .

الخصائص الجيوبوليتيكية للبحر الاحمر :

١ - يتميز البحر بموقعه المتوسط بين البحار الشرقية والغربية بصفة عامة ، وبين البحر المتوسط والمحيط الهندى بصفة خاصة . فالبحر الأحمر يلدو كما لو كان

جسرا عاما يمتد بين الشمال الغربى والجنوب الشرقى بحيث يربط بينهما من أقصر طريق .

كما يتميز للبحر الأحمر بموقعه الوسيط بين أكبر مناطق إنتاج البترول في العالم وهى في نفس الوقت أكبر مناطق الفائض ، وبين أكبر مناطق استهلاك البترول ، وهى في نفس الوقت أكبر مناطق العجز . وتشتمل أكبر مناطق الانتاج والفائض في منطقة الخليج العربى الى تنتج ما يقرب من ٣٨٪ من انتاج العالم ( ١٩٧٧ م ) وتحفظ بين صحورها بنحو ٨٥.٥٪ من الاحتياطي العالمى . أما أكبر مناطق الاستهلاك والعجز فتشتمل في دول الغرب الصناعية الى تستورد ما يقرب من ٥٦.٩٪ من احتياجاتها من دول الخليج .

٢ - البحر الأحمر عبارة عن حوض ضيق ، شريطى الشكل ، تبلغ مساحته ٤٥٥٦٨ كيلو مترا مربعا ، ويبلغ طوله حوالى ١٩٢٠ كيلو مترا من السويس الى باب المندب ، بينا يبلغ متوسط عرضه ٢٧٢ كيلو مترا . ويضيق البحر الأحمر كلما اتجهنا شمالا أو جنوبا ، حيث يزداد ضغط اليابس على الماء الى حد الاختناق عند الأطراف . ويشتمل الاختناق الرئيسى شمالا في قناة السويس الى يبلغ اتساعها ١٨٠ مترا ولا يزيد عمقها عن ١٤ مترا ، بينا يشتمل الاختناق جنوبا في باب المندب الذى يبلغ اتساعه ٢١ كيلو مترا في حين يبلغ متوسط عمقه ٦٣ مترا .

وعلى هذا فإن البحر الأحمر من البحار ذات الامتداد الطولى الكبير ، ولذا تتميز سواحله بالطول بالنسبة للمساحة ، حيث أن كل كيلو متر من الساحل يقابله ١٤٨ كيلو مترا مربعا من مساحة المسطح المائى ، وبهذا يتعد شكل البحر الأحمر عن الشكل الحوضى المموم المنتمجم ويفتقد بالتالى ما يمكن أن نمليه بالملاحة في العمق Navigation in depth فكما طال الساحل بالنسبة للمساحة فإن ذلك يعنى زيادة إمكانية السيطرة على المجرى الملاحة من المواقع الساحلية الحركمة ، الأمر الذى يحد من حرية الحركة والمناورة في البحر الأحمر بعيدا عن تطفل الساحل . وتزداد سيطرة المواقع الساحلية على مياه البحر الأحمر كلما اتجهنا شمالا أو جنوبا ، حيث يزداد ضغط اليابس على الماء .

٣- يتميز البحر الأحمر بقاع وعر غير منتظم تتخلله أخاديد وحافات انكسارية يعلب عليها الاتجاه الشمالى غربى - الجنوبى شرقى ، وهو نفس اتجاه البحر الأحمر ، كما تغطى بعض أجزاء القاع ، تلال يقرب بعضها من سطح الماء ، وبعضها يظهر فوقه على شكل جزر . ويرجع عدم انتظام القاع ، إلى طبيعة حوض البحر الأحمر ، كجزء من الأخدود الأفريقى الذى نشأ عن انكسارين متوازيين أصابا قشرة الأرض فى المناطق التى يخترقها الأخدود ، ثم هبطت قشرة الأرض فيما بينهما ، فقيت حافتا الأخدود مرتفعتين ، وبينهما سلسلة من الأخاديد الصدعية الثانوية . وبصفة عامة نجد أن أقل الأعماق ، توجد فى الأطراف الشمالية والجنوبية ، كخليج السويس ( ٦٠ مترا ) وبرزخ باب المنجب ( ٣٦ مترا ) . أما أكر الأعماق فتتمثل فى الحندق الأوسط ، الذى يمتد بين خطى عرض ٦٧ ، ٧٥ شمالا ، والذى يصل عمقه إلى أكر من ألف متر .

وتفرض قاع البحر الأحمر الشديد ، وعدم انتظام أعماقه ، من شأنه أن يؤثر على حركة الملاحة وانسيابها ، خاصة وأن معظم الأجزاء تتسم بالفضولة ، حيث لا يزيد العمق عن ٤٥٠ مترا . ولذلك فإن الملاحة فى البحر الأحمر ، تأخذ بصفة عامة طابع الحرس والحذر ، لتخير الأعماق المناسبة وتفادى العقبات التضاريسية ، خاصة بالنسبة لملاحة الأعماق ، حيث أن قاع البحر الأحمر فى معظم أجزائه لا يعد ميدانا مثاليا لنشاط وعمل الغواصات

كما أن ارتباط الأعماق الكبيرة بالأغوار والخنادق البحرية ، تجعل الملاحة فى البحر الأحمر ترتبط باتجاه هذه الخنادق التى يعلب عليها الامتداد الشمالى غربى - الجنوبى شرقى . ويعنى هذا أن حركة الملاحة الرئيسية فى البحر الأحمر ، حركة طولية أكثر منها حركة عرضية .

ولا شك أن الضوابط والقيود التى تفرضها تضاريس أعماق البحر الأحمر على حركة الملاحة تبدو أكثر وضوحا وتأثيرا ، عند نقط الاختناق ، حيث تصبح أعماقها هى الضابط الأساسى لفاطس السفن للسماح بالمرور لها عبر البحر الأحمر .

٤ - تغطي قاع البحر الأحمر ، تلال مرتفعة ، يرتفع بعضها إلى ما دون سطح البحر ، والبعض الآخر يظهر فوق السطح ، على شكل جزر . وبعض هذه الجزر له سمات الجزر التي تتكون على أعماق كبيرة من القاع إزاء تراكم طفوح بركانية يبلغ منسوبها أحيانا منسوب الجبال ، مثل ظفار والخنش والزيبر ، وبعضها مفصول عن الساحل ويرتبط به بنائيا كشدوان وقران وفراسان ودهلك ، إلى جانب الجزر المرجانية المنتشرة في أنحاء متفرقة من البحر الأحمر ، كجزر موسى في مدخل خليج تاجورة .

ويمكن تقدير عدد جزر البحر الأحمر بحوالى ٣٨٠ جزيرة ، معظمها ، عبارة عن جزر قزمية متناهية في الصغر . ولا شك أن هذا العدد الكبير من الجزر المنتشرة عبر السطح المائى ، يؤدى إلى تعقيد المجرى الملاحي ، ويزيد من إحكام وسيطرة اليابس على الماء ، على اعتبار أن هذه البقع الجزرية ما هى إلا قواعد متقدمة للساحل داخل المياه . وتزيد قيمة وأهمية هذه الجزر . كلما اقربنا من نقط الاختناق الرئيسية في البحر الأحمر . كجزيرة بزم في مضيق باب المندب وجزر جوبال في مدخل خليج السويس .

٥ - يبلغ الطول الإجمالى لسواحل البحر الأحمر - بما في ذلك خليج العقبة والسويس - نحو ٤٩١٠ كيلو مترات . يزيد إلى ٦٩٥٥ كيلو مترا إذا أضيفت سواحل خليج عدن .

وواضح أن سواحل البحر الأحمر طويلة بالنسبة لمسطح هذا البحر ، فكل كيلو متر من الساحل يقابله نحو ١٤٨ مترا مربعا من السطح المائى .

وزيادة طول الساحل بالنسبة لمسطح البحر الأحمر ، يعنى جيوبوليتيكا . زيادة قدرة السواحل على التحكم فى البحر Sea mastery . ولذا فإن مثل هذا الساحل الطويل ، يعنى ارتباط سكان الدول الساحلية بالبحر ، خاصة وأن معظم دول البحر الأحمر ، ليس لها منافذ بحرية أخرى ، باستثناء كل من مصر وإسرائيل والسعودية .



ويبدو أن طول السواحل ، لا يكفى في حد ذاته لتوثيق العلاقة بين سكان هذه السواحل الطويلة وبين البحر . وزيادة درجة تحكمهم في مياهه . ويتضح ذلك في عدد من المظاهر ، كتخلخل كثافة السكان على سواحل البحر الأحمر ، وقلة مراكز العمران وضآلة أحجامها ، وندرة الطرق الرئيسية والمحلية التي تنتهى إلى ساحل البحر وتعتمد عليه . وتفسير كل ذلك ، أن سواحل البحر الأحمر ، سواحل انكسارية صدعية شديدة الاستقامة . مما يقلل الفرصة المتاحة لقيام مرافئ طبيعية عميقة وواسعة ، والتي يمكن أن تحول الى موانئ جيدة . بنقعات معقولة ، فضلا عن أن الساحل صحراوي قاحل وتمتد على طول ظهره حوائط صخرية عالية ، يراوح ارتفاعها بين ٦٠٠ - ٩٠٠ مترا على الجانب الأفريقى ، وبين ٩٠٠ - ٢٠٠٠ مترا على الساحل الاسيوى . وارتفاع هذه الحوائط الصخرية على هذا النحو ، يشكل عتبة بين البحر والأجزاء الداخلية . ولا شك أن طول سواحل الدول المطلة على البحر الأحمر ، يجعل من هذه الدول شديدة الحساسية لكل ما يمكن أن يؤثر في التوازن القائم في البحر الأحمر ، والذي يرتبط بدوره بالتوازن العالمى . كما أن اعجاز معظم هذه الدول على البحر الأحمر ، كمنفذ الى العالم الخارجى ، من شأنه أن يعرض أمن وسلامة هذه الدول للخطر . إذ يمكن شل حركة هذه البلاد باحتلال الساحل الذى تنتهى اليه كل طرق المواصلات الاستراتيجية تقريبا ، أو بالسيطرة على نقط الاختناق الثانوية والرئيسية ، التى تتحكم بقوة في تنظيم الحركة عبر البحر الأحمر .

٦ - تتميز مياه البحر الأحمر ، بارتفاع نسبي في درجة الحرارة ، مقارنة بالبحار الأخرى ، حتى تلك التى تقع على نفس درجات العرض ، وربما يرجع ذلك الى صغر مساحته ، وضيق مجراه ، بالإضافة إلى وقوعه بين كتلتين كبيرتين من اليابس الساخن فضلا عن موقعه داخل العروض الحارة . وبالطبع تتأثر

---

• تكاد تمثل الموانئ الرئيسية في البحر الأحمر في كل من : السويس ، بير سودان ، مصوع ، صعب •  
الحديدة ، جدة ، العقبة وإيلات حيث أن معدل التباعد بين كل ميناء وآخر يصل إلى ٧٠٠ كيلو مترا

حرارة المياه السطحية بحرارة الهواء الملاصق لها ، بينما تظل درجة الحرارة في المياه العميقة ثابتة ، إذ تتراوح بين ١٨م في الشمال و ٢٣م في الجنوب .<sup>(١)</sup> أما درجة حرارة المياه السطحية ، فهي تختلف باختلاف درجة حرارة الهواء الملاصق لها . فدرجة الحرارة<sup>(٢)</sup> تنخفض كلما اتجهنا شمالا ، فهي تتراوح في فصل الشتاء بين ٢٣م في الشمال و ٣٢م في الجنوب ، أما في فصل الصيف فتتراوح الحرارة بين ٢٩.٥م شمالا و ٢٣م جنوبا . وبذلك فانه متوسط حرارة المياه السطحية يتراوح بين ٣١م في الجنوب و ٢٨م في الشمال . وقد لوحظ أن درجة الحرارة ترتفع على الجانب الآسيوى ، عنها على الجانب الأفريقى ، وقد يعزى ذلك إلى التيارات البحرية الدائرية التى تتحرك في عكس اتجاه عقارب الساعة ، حيث تحمل هذه التيارات المياه الأكثر حرارة من الجنوب إلى الساحل الآسيوى ، بينما تحمل المياه الأثل حرارة من الشمال إلى الساحل الأفريقى .

وارتفاع حرارة المياه في البحر الأحمر ، أحد العوامل الرئيسية وراء ارتفاع نسبة الملوحة في مياه هذا البحر ، الذى يعتبر بحى ، من أكثر المسطحات المائية المفتوحة ملوحة في العالم . ويرجع ذلك إلى أن نسبة الملوحة ترتفع حيث يزداد فعل البحر ، فارتفاع الحرارة يؤدى إلى زيادة كمية المياه المفقودة بفعل التبخر ، عن تلك المياه المكتسبة بفعل التساقط وتلك المياه العذبة التى تصبها الأودية النهرية بالبحر ، خاصة وأن كمية الأمطار الساقطة على حوض البحر الأحمر ، محدودة للغاية ، فضلا عن عدم انتظامها . فالمتوسط السنوى للأمطار يتراوح بين ٢١ مم في السويس و ٦٣ مم في جدة و ١٩٣ مم في مصوع . بالإضافة الى ذلك ، فإن كمية المياه العذبة المكتسبة عن طريق الأودية النهرية ، لا تكاد تذكر ، حيث لا توجد أودية نهريّة دائمة تصب في البحر الأحمر . بل إن منطقة البحر الأحمر ، لا يوجد بها سوى ممر النيل ، الذى يمر في محاذة البحر ، فضلا عن أن جبال البحر الأحمر تقف عقبة أمام تقدم الرياح الجنوبية الغربية الممطرة نحو

(١) جرجس فهم . أوقيانوغرافية البحر الأحمر . - : الثروة المائية بالدول العربية . - القاهرة : المنظمة

العربية للعلوم والثقافة ، ١٩٧٢ م ، ص ٣ - ٢٧ .

(2) Schim, A. op. cit., p. 85

البحر وعلى ذلك فإن الحرارة هي العامل الرئيسى المتحكم في توزيع الملوحة .  
( انظر جدول : ٢١ )

#### جدول رقم (٢١)

##### توزيع الحرارة والملوحة في مياه البحر الأحمر

خط العرض	الحرارة (متوية	الملوحة(الألف)
١٢ - ١٥	٢٧٫٩	٣٦٫٦
١٥ - ٢٠	٢٨٫٦	٣٨٫١
٢٠ - ٢٥	٢٧٫٢	٣٩٫٤
٢٥ - ٣٠	٢٣٫٧	٤١٫٣

Source: Selim, A. op. cit., p. 102

المصدر :

وتوضح بيانات الجدول السابق أن هناك علاقة طردية ، بين درجة الحرارة ونسبة الملوحة ، فكلما زادت الحرارة ، كلما زادت الملوحة . وباستثناء ذلك فإن نسبة الملوحة تزيد على الجانب الغربى الأفريقى منها على الجانب الشرقى الآسيوى ، وذلك عكس الزيادة في الحرارة ، وتفسر ذلك ، أن ارتفاع حرارة المياه السطحية على الجانب الآسيوى يؤدي إلى ارتفاع نسبة الرطوبة التي تؤدي بدورها إلى إبطاء معدل تبخر المياه السطحية ، مما يؤدي إلى انخفاض نسبة الملوحة . علاوة على ذلك ، فإن نسبة الملوحة تزداد من السطح إلى القاع نتيجة لعملية التبادل الرأسى التي تجري بين المياه السطحية الأكثر ملوحة وكثافة ومياه الأعماق الأقل ملوحة وكثافة .

ومن المعطيات السابقة ، يتضح لنا أن مياه البحر الأحمر ، بيئة صالحة لتكوين الشعاب المرجانية Coral Reefs التي تحتاج لحرارة وملوحة ، فضلا عن الأعماق الضحلة . ولذلك فإن الشعاب المرجانية ، تعد أحد السمات الرئيسية المميزة للبحر الأحمر وهي تمتد على شكل حواجز موازية لخط الساحل ، تزداد كثافة وامتدادا كلما اتجهنا جنوبا . ولا يقطع امتداد الشعاب المرجانية أمام

السواحل إلا مصبات الأودية الكبيرة التي تشكل ثغرات في الحواجز المرجانية .  
وغالبا ما تعرف هذه الثغرات باسم الشرم أو المرسى

ولعل امتداد الشعاب على هيئة حواجز أمام السواحل أحد العوامل  
الجيوپوليتيكية التي أدت الى ضعف ارتباط السكان ، بمياه هذا البحر . كما أن  
هذه الشعاب المرجانية ، أحد الأسباب الرئيسية في صيغ الملاحة بطابع  
الخطوره ، خاصة تلك الشعاب المغمورة التي لا تظهر فوق السطح ، إلا في  
فترات الجزر . ومن ناحية أخرى ، فإن الشعاب المرجانية قد زادت من ضغط  
اليابس على الماء وتضييق الخناق عليه ، الأمر الذي أدى الى ضيق المجرى الصالح  
للملاحة من البحر الأحمر . خاصة في مناطق الاختناق .

ويلعب ارتفاع نسبة الملوحة دورا هاما بالنسبة للسرعة التي تخترق بها الموجات  
الصوتية أو فوق الصوتية الوسط المائي للبحر الأحمر ، إذ أنه من الثابت عمليا أن  
هناك علاقة طردية بين نسبة الملوحة وسرعة اختراق الموجات للوسط المائي وبالتالي  
فإن البحر الأحمر لا يعد ميدانا مثاليا للعمليات العسكرية تحت سطح الماء .  
خاصة وأن القواصات تمثل القوة القارية في التسليح البحري ، لما تتميز به من  
قدرة على المناورة والحركة .

#### الخلاصة :

واضح من العرض السابق للخصائص الجيوپوليتيكية في أن كل ملامح وسما  
وخصائص الطريق تلعب بقوة شخصيته الجيوپوليتيكية . وذلك بحكم الشكل الطولي  
والانساع المخلود والموقع الوسيط الذي يحقق الترابط بين المواقع المتباعدة والتكامل  
بين المواضع المتباعدة جغرافيا وحضاريا واستراتيجيا .

ولعل شخصية البحر الأحمر كطريق عالمي للملاحة فرضت نفسها على الرغم  
من وجود بعض الخصائص السلبية التي تقلل من كفاءة هذا الطريق ، كارتفاع  
الحرارة وشدة الجفاف وانتشار الشعاب المرجانية فضلا عن قلة الموانئ العميقة التي  
تقدم على خدمة هذا الطريق . فهذه الخصائص السلبية ، وإن كانت فيما مضى يمكن

أن تعزل الملاحة إلا أنها الآن لا تشكل عقبة أساسية أمام التقدم اله في تكنولوجيا الملاحة البحرية ، لا سيما بالنسبة للملاحة الطويلة التي تتحرك مع الاتجاه الرئيسي للبحر الأحمر . بينما يمكن أن يظهر تأثير هذه الخصائص السلبية بصورة أوضح بالنسبة للملاحة العرضية .

ومن هنا فإن البحر الأحمر توفرت له معظم الخصائص الجيوبوليتيكية التي تجعل منه ممرا بالدرجة الأولى ومقرا بالدرجة الثانية . وليس هذا فحسب بل إن البحر الأحمر له من الخصائص التي يمكن أن تجعله ممرا بحريا من الدرجة الأولى بين طرق الملاحة العالمية . ومن هنا أيضا . تبرز قيمة المدخل الجنوبي للبحر الأحمر كنقطة اختناق تمسك بخناق البحر الأحمر من ناحية الجنوب . وكيوابة يمكن من خلالها ضبط وتنظيم الحركة عبر هذا الدهليز البحري الطويل . ولذا كانت منطقة المدخل الجنوبي دائما بؤرة لاهتمام القوى العالمية ، وميدانا للتنافس بينها . ومطلبا عزيزا لكل منها . ولذلك يمكن دراسة مواقف القوى المختلفة من البحر الأحمر . والتمييز بينها من خلال ارتباطها بالمدخل الجنوبي باعتباره بؤرة اختزال لأهمية البحر الأحمر .

### مواقف القوى من المدخل الجنوبي :

على أساس من المطالب والمواقف يمكن التمييز بين دائرتين مشركتين في المركز احدهما داخلية وأخرى خارجية .

**الدائرة الداخلية Internal Circle :** تشمل الوحدات السياسية الواقعة في حوض البحر الأحمر بالإضافة إلى الوحدات الواقعة في حوض الخليج العربي ، الذي يعتبر من الناحية الجيوبوليتيكية امتدادا لا ينقطع للبحر الأحمر ، حيث يمثلان معا طريقا بحريا واحدا ، فطريق البحر الأحمر من وجهة النظر الجيوبوليتيكية يبدأ من منطقة شط العرب وينتهي ببور سعيد عند المداخل الشبلى للقناة .

**الدائرة الخارجية Outer Circle** وهي دائرة ذات محيط متسع مطاط ، يمكن أن تضم المناطق السياسية التي ينهى الى بحارها أو يبدأ منها طريق البحر الأحمر الجيويوليتيكي ، سواء من ناحية الشمال أو الجنوب . فن ناحية الشمال والشمال الغربي تشمل الدائرة الوحدات السياسية التي تقع في حوض البحر المتوسط بالدرجة الأولى والمحيط الاطلنطي الشمالى بالدرجة الثانية . ومن ناحية الجنوب فالدائرة يمكن أن تضم الوحدات السياسية التي يتألف منها الهلال الأرضي الذي يحاصر مياه المحيط الهندي من الشمال .

**أولاً : قوى الدائرة الداخلية :** يمكن تقسيمها إلى كتلتين وفقاً لطبيعة واتجاه المصالح والمواقف على النحو التالي :

**١ - الكتلة العربية - الإسلامية :** وتشكل السواحل العربية على البحر الأحمر ، بالمفهوم الجغرافي - نحو ٩٠,٢٪ من الطول الإجمالي لسواحل البحر الأحمر وتبلغ عدن ، وحوالي ٧٥,٦٪ من إجمالي طول سواحل منطقة المنخل الجنوبي لهذا البحر .

والبحر الأحمر يكاد يتوسط رقعة المجموعة العربية ، سواء بالمفهوم الجغرافي ، أو بالمفهوم القومي ، ثم إنه أيضا المنفذ البحري الرئيسي لكثير من الدول العربية ، والوحيد لبعض الدول كالأردن واليمن الشمالية وجيبوتي والسودان .

والبحر الأحمر ، يعد الشريان الرئيسي الذي يتدفق عبره بقول الخليج إلى أسواق التصدير ، لا سيما وأن اقتصاديات معظم الدول العربية ، تعتمد بصفة أساسية على تصدير البترول ، الذي يشكل ما بين ٩٣ - ١٠٠٪ من إجمالي صادراتها<sup>(١)</sup> . فالبحر الأحمر يعتبر أقصر وأسرع طريق يربط بين منطقة الخليج

---

(١) حمود عبد القضايل . النفط والشركات الماصرة للتنمية العربية . - الكويت : المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب ، ١٩٧٩ م ، ص ٨٦ .

العربي ، التي تنتج ٤٠٪ من الإنتاج العالمي من البترول ، وبين دول أوروبا الغربية ، التي تعد من أكبر المناطق المستوردة لبترول الخليج ، حيث تستورد مايقرب من ٦٠٪ من احتياجاتها من دول الخليج .

ولا شك أن طريق البحر الأحمر قد فقد الكثير من أهميته كطريق للبترول في أعقاب غلق قناة السويس عام ١٩٦٧ م واستمرارها مغلقة لفترة طويلة نسبيا ، انتهت في يونيو عام ١٩٧٥ م . وقد ترتب على ذلك أن أخذت أحجام السفن في الازدياد لمواجهة الرحلة الطويلة حول رأس الرجاء . فبحلول عام ١٩٧٠ م أصبح حوالى ٤٠٪ من أسطول الناقلات يضم سفنا يزيد غاطسها عن ١٣١١ مترا ، كما أصبحت الناقلات التي يزيد غاطسها عن ١٨ مترا تمثل ثلاثة أرباع الطلب العالمي لبناء الناقلات ، والتي يتعدى غاطسها كثيرا غاطس قناة السويس . ولذلك فإن حركة البترول التي كانت تمثل حوالى ٧٢٪ من مجموع الحمولة المارة بقناة عام ١٩٦٦ م انخفضت الى ما يقرب من ٢٩٫٨٪ عام ١٩٧٨ م . كما أن عدد الناقلات التي كانت تمر بباب المندب قد انخفضت من ٢٧ ناقلة يوميا عام ١٩٦٦ م الى ناقلة واحدة فقط عام ١٩٧٢ م .

ولا شك أن البحر الأحمر سوف يستعيد جزءا كبيرا من أهميته كطريق للبترول بعد انتهاء مشروع توسيع وتعميق المجرى الملاحي لقناة السويس ، الأمر الذي يسمح بمرور الناقلات حمولة ٢٥٠ ألف طن بكامل حمولتها والناقلات الأكبر بحمولة محفظة .

وعلى ذلك يمكن القول بأن للدول العربية بصفة عامة ودول الخليج بصفة خاصة مصالح استراتيجية قوية في البحر الأحمر الذي يعد اقصر واسرع طريق يجرى يربط هذه الدول بالعالم الحر المسهلك للبترول حيث تم عبره اضخم المبادلات والمعاملات التجارية لذا يلقي البحر الاحمر اهماما كبيرا من جانب المجموعة العربية ، بهدف تأمين سلامة هذا الطريق الحيوى ، وإبعاده عن كل أشكال الصراع والتوتر ، على اعتبار أن كل ما يحدث في البحر تتأثر به المجموعة العربية ، ولذا فهي شديدة الحساسية لكل ما يمكن أن يؤثر في التوازن القائم في هذا البحر .

وكان طبيعياً إذن أن ينصرف الاهتمام العربي إلى التدخل الجنوبي ، حيث تزداد فرص تهديد المجرى الملاحي ، نتيجة لضعف الوحدات السياسية العربية للمنطقة للتدخل الجنوبي ، والشك في قدرتها على حماية سيادتها الإقليمية بما في ذلك مياهها الإقليمية التي تعد جزءاً من مياه التدخل الجنوبي .

وقد تجلّى الاهتمام العربي بهذا التدخل في عدة مناسبات وبصور شتى ، مثال ذلك الاقتراح الذي بجمته مؤتمر القمة العربي بالرباط بشأن تأجير جزيرة برم لمصر باعتبارها أبرز القوى العربية بحراً<sup>(١)</sup> . كما تجلّى الاهتمام العربي في مؤتمر تعزيز عام ١٩٧٧ م الذي عقد ليبحث سبل التعاون المشترك لحماية البحر الأحمر من الاخطار التي تهدده . وتحرص دول الخليج على تقديم المساعدات المالية لدول التدخل الجنوبي الفقيرة وذلك بهدف معاونة هذه الدول على تدعيم مركزها في هذه المنطقة الحساسة وسد الثغرات التي يمكن أن تنفذ منها القوى العظمى ، خاصة الاتحاد السوفيتي . وفي هذا المجال ، تقوم السعودية والكويت بدور رئيسي ، عن طريق صناديق التنمية المخصصة لمثل هذه المجالات ، حيث تقوم بتقديم المساعدات لمثل هذه الدول في صورة قروض واستثمارات لمحويل مشروعات وخطط التنمية ، فضلاً عن تقديم المنح والمعونات لدعم ميزان المدفوعات . ويلاحظ في هذا الصدد ، أن تدفق المساعدات التي تقدمها دول الخليج التي تسم أنظمتها السياسية بالاعتدال ، وترتبط أنظمتها الاقتصادية بدول الغرب ، بوضع أهداف وأغراض هذه المساعدات التي ترمى في المقام الأول إلى مقاومة التغفل الشيوعي في المنطقة وحماية المنطقة من التيارات التقدمية والراديكالية . ولعل ذلك قد يفسر لنا لماذا سحبت السعودية عام ١٩٧٧ م عروضها بشأن مساعدة اليمن الجنوبية ؟ ولماذا تغدق بمساعدتها على اليمن الشمالية

---

(١) جون ديوك انتوني . البحر الأحمر والسيطرة على مدخله الجنوبي . - دراسات الخليج والجزيرة

العربية . - العدد ٥ ، ١٩٧٦ م . ص ص : ١٨٩ - ١٩٦ .

(٢) نائلة صيرة . المساعدات المالية العربية إلى دول البحر الأفريقية . - السياسة الدولية العدد ٥٩ ، يناير

١٩٨٠ م ص ص : ٢٨ - ٣٥ .



لتحويل خطط التنمية وتحمل تكاليف إعادة تسليحها بالأسلحة الأمريكية ؟ ولا شك أن مساعدات دول الخليج كانت أحد العوامل الرئيسية وراء استلاخ الصومال من المصكر الشيوعي ، ومحاولة شغل الفراغ الذى تركه السوفيت بعد انسحابهم من الصومال .

ولعل تزايد النفوذ السوفيتى فى منطقة المدخل الجنوبى للبحر الأحمر ، خاصة بعد ظهور النظام الماركسى فى اديس أبابا ، كان أحد العوامل الرئيسية التى دفعت بالسعودية إلى مد خط انابيب البترول بين Petroline الضخم ، الذى سيتقل جزءا كبيرا من بترول الخليج إلى ينبع على ساحل البحر الأحمر ، وبالتالي يمكن تفادى مرور جزء كبير من البترول السعودى من خلال مضيق باب المندب فضلا عن مضيق هرمز ، الذى يعد أحد مناطق الاضطراب الساخنة .

٢ - **الكفة الإسرائيلية - الأثيوبية** : يمكن القول بأن مطالب كل من إسرائيل وأثيوبيا فى البحر الأحمر ، بدأت تلتقى منذ أن ظهرت بصورة واضحة الدعوة الى جعل البحر الأحمر بحيرة عربية Arab Lake ، كجزء من استراتيجية عربية لوقف نشاط إسرائيل فى البحر الأحمر . حيث تد بات واضحا لدى كل من إسرائيل وأثيوبيا - وهما الدولتان الوحيدتان غير العربيتين فى حوض هذا البحر - أن هذه الدعوة تمثل مهديدا لمصالحهما القومية الاستراتيجية .<sup>(١)</sup>

أما بالنسبة لإسرائيل ، فهى على الرغم من أن جبهتها الساحلية على البحر الأحمر لا تزيد عن ١١ كيلو مترا ، الا أنها ترتبط بالبحر الأحمر ، ارتباطا قويا ، وذلك لأنه يمثل بالنسبة لها ، منفذا بحريا رئيسيا تتنفس من خلاله ، باعتبارها دولة شبه محاصرة ، خاصة وأن منفذها المتوسطى ظل عاجزا عن حملها الى المناطق الافرواسيوية حتى تم فتح قناة السويس أمام الملاحة الاسرائيلية . ومن هنا ، كانت مسألة فرض حصار بحرى جزئى أو كلى على منفذها الجنوبى على البحر الأحمر ، تشكل فى نظر صانعي القرار الاسرائيلى حالة ترقى الى مستوى

(1) Legum, C. "The Middle East and the Horn of Africa". International Politics in the Red Sea - Middle East Contemporary Survey 1976-77 London, pp. 52-67.

المهدد بالحرب . فالبحر الأحمر يعنى بالنسبة لإسرائيل إمكانية القفز من فوق سور الحصار العرقي والوصول الى الدول الأفرو آسيوية لتحقيق التوازن الديبلوماسي المطلوب ، وللوصول للأسواق ومصادر المواد الخام لتخفيف حدة المقاطعة العربية الاقتصادية <sup>(١)</sup> .

ولا شك أن إسرائيل بعد سيطرهما على مضائق تيران وبعد السماح لها بالمرور عبر قناة السويس ، أصبحت للمشكلة الرئيسية التي ما زالت تواجهها تنحصر في بابا المندب ، الذي يقع بعيدا عن المياه الإقليمية المصرية ، وبالتالي يخرج عن حيز الصلاحيات القانونية التي تعاملت مصر بموجها وهي توقع اتفاقات التسوية مع اسرائيل .

وعلى الرغم من أن مصر هي وحدها التي توصلت إلى تسوية مع إسرائيل ، وعلى الرغم من معارضة بقية الدول العربية لهذه التسوية ، إلا أن مسألة فرض حصار بحري على إسرائيل عن طريق غلق باب المندب في وجه سفنها ، أصبح أمرا مشكوكا في إمكانية حدوثه ، نظرا لعدم وجود قوة بحرية بخلاف مصر قادرة على فرض هذا الحصار ، وتحمل نتائج ومسئولية هذا الحصار .

وينبغي الإشارة إلى أن باب المندب قد فقد بعض أهميته بالنسبة لإسرائيل ، بعد قيام الثورة الإسلامية في إيران وحظر تصدير البترول الإيراني إليها . فإسرائيل تعتمد الآن على الولايات المتحدة ومصر في الحصول على احتياجاتها البترولية ، بعيدا عن محاطر المرور بباب المندب .

وعلى الرغم من أهمية باب المندب بالنسبة لإسرائيل ، إلا أنه ظل لفترة طويلة بعيدا عن اهتمامها الفعال ، حتى أثناء اعتمادها على البترول الإيراني . وقد ظل هذا الوضع حتى عام ١٩٧١ ، حين قامت مجموعة من الفدائيين بمهاجمة ناقلة البترول الليبيرية (كورال مبي) أثناء مرورها بباب المندب متجهة إلى ميناء يلات ولعل هذا الحادث كان دافعا قويا لإسرائيل لكي تتواجد في منطقة

---

(١) محمود توفيق . الجغرافيا السياسية لاسرائيل ، المصدر السابق ص ١٧٦ .

المدخل الجنوبي للبحر الأحمر بصورة أكثر فعالية لتأمين مصالحها في هذا الممر الحيوي . لذا فقد قامت إسرائيل عام ١٩٧٢ باحتلال جزيرة ظفار ، وأقامت عليها قاعدة للاتصالات ، تضم شبكة لاسلكي ورادار ، مستغلة في ذلك ، الارتفاع الشاهق الذي يتميز به سطح الجزيرة الصخرية (٦٧٣ مترا) ، الأمر الذي يجعلها نقطة جيدة لمراقبة ورصد التحركات البحرية في منطقة المدخل . كما أقامت إسرائيل قاعدة بحرية في الطرف الجنوبي الشرقي من جزيرة فاطمة ، التي تقع على مسافة ٦٠ كيلومترا شمال غرب جزيرة يريم ، وهي قاعدة صغيرة لخدمة زوارق الطوربيد الخفيفة ، ذات الغاطس المحدود ، والتي تلاثم العمل في البيئة البحرية للمدخل الجنوبي ، ومهمة هذه الزوارق حراسة السفن التجارية التي تحمل بضائع إسرائيلية في منطقة المدخل . كما أقامت إسرائيل قاعدتين جويتين في شمال غرب أريتريا (١) .

أما أثيوبيا ، فإن البحر الأحمر بالنسبة لها ، هو المنفذ الوحيد الذي يربطها بالعالم الخارجي . وتعتمد أثيوبيا في نفاذها إلى البحر على موانئ الساحل الأرييري المتمثلة في مصوع وعصب ، فضلا عن ميناء جيبوتي . ومع دخول جيبوتي في عضوية الجامعة العربية ، أصبحت أثيوبيا تعتمد اعتمادا رئيسيا على منافذها البحرية في أريتريا . وهنا يبرز التحدي الجيوبوليتيكي الرئيسي الذي يواجهه أديس ابابا ، حيث يطالب سكان إقليم أريتريا بانفصالهم عن جسم الدولة . ويستند سكان أريتريا في مطلبهم إلى أن انحازهم القيصر إلى مع أثيوبيا قد تم دون موافقتهم . وبصورة تتعارض مع إحساسهم بهوية مستقلة ، لذا فهم يطالبون بمحقتهم في تقرير مصيرهم حتى لو اضطرتهم الأمر إلى استخدام القوة (٢) .

• على الرغم من كل محاولات الإنهاء والجمرة التي اتبعتها إسرائيل لإنهاء أمر قاعدة ظفار، كحدث أفراد القاعدة باللغة العربية وعدم ارتدائهم للزي العسكري ، إلا أن هذه القاعدة لم تعد على مستوى السرية ، خاصة بعد اعتراضات الجاسوس الإسرائيلي باروخ مزراحي في صيف عام ١٩٧٢ أمام سلطات ابن الجيتية . يمكن مراجعة : محمد عبد الفتاح . المصدر السابق .

(١) عبد الله النقيس . المصدر السابق .

(٢) نفس المصدر .

وانفصال إقليم أريتريا يعنى جيوبوليتيكا ، عودة دولة اثيوبيا ، كما كانت راحة داخل دبرها التاريخى القديم ، فوق هضبة الحبشة ، كدولة داخلية مغلقة . ومن هنا ، فإن مقاومة هذه النزعة الانفصالية كانت دائما تشكل خطا ثابتا فى الاستراتيجية الاثيوبية ، سواء فى عهد اثيوبيا الامبراطورية أو اثيوبيا الثورة . ويأتى تمسك اديس ابابا بهذا الخط على الرغم من الأضرار والخسائر الجسيمة الى تلمحق بالدولة من جراء الثورة الأريتريه ، الى تستتفز ما يقرب من ثلث ميزانية الدولة .

وتلتقى مصالح إسرائيل بمصالح اثيوبيا ، حين يصبح العرب هم العدو المشترك ، الذى يجب أن يحذره كل منهما ، فالعرب فى صراع تقليدى مع إسرائيل بشأن فلسطين ، والعرب هم أيضا الذى يساندون الشعب الأريتيرى والصومالى ضد اديس ابابا ، كجزء من دعمهم يجعل البحر الأحمر بحيرة عربية .

وقد اتخذ التلاقى الاستراتيجى بين اسرائيل واثيوبيا ، صورا مختلفة من التنسيق والتعاون ، فانفصال اريتيريا وتوجهها صوب العرب ، كما فعلت جيبوتى ، يعنى إحكام العرب قبضهم على المدخل الجنوبى للبحر الأحمر ، لذا تقوم اسرائيل بدعم اثيوبيا فى مختلف المجالات الاقتصادية والعسكرية ، حتى لو اتفقت فى هذا الأمر مع موسكو .

ولا شك أن أهمية ساحل أريتريا ونقله الاستراتيجى بالنسبة لمنطقة المدخل ، أدت إلى تعقيد المواقف الجيوبوليتيكية فى المنطقة ، ذلك أن موقع اريتريا الاستراتيجى الحاكم قد جعل مصالح ومواقف كل من تل أبيب - الحليف التقليدى للغرب - تتفق ومواقف كل من الاتحاد السوفيتى وكوبا إزاء أديس أبابا ، فن المناظر المألوفة فى مطار أديس أبابا أن تشاهد الطائرات الإسرائيلية والسوفيتية تقف جنباً إلى جنب على أرض المطار ، حيث تنشط جميعها فى نقل الإمدادات والذخائر للقوات الأثيوبية ، الى تقاتل من العمرا فى شمال أريتريا إلى بيل فى جنوب أو جادين . كما أن موقع أريتريا ، الهام قد أجبر واشنطن على

عدم فقد الأمل في عودة أثيوبيا إليها رغم تحولها إلى اليسار الماركسي . وعدم اتخاذ موقف معاد صريح ضد اديس ابابا ، مثلما فعلت مع الصومال ، حيث تجاهلت طلبات تسليحها رغم انسلاخها من العربة السوفيتية .

**ثانيا : قوى الدائرة الخارجية** Outer Circle : في ظل الاستقطاب الثنائي Bipolarization الذى لا يزال منذ انتهاء الحرب الثانية حقيقة سارية تحكم العالم وتوجه مساره . فإنه يمكن دراسة المطالب العالمية في المدخل الجنوى وتحديد المواقف . والتمييز بينها في ضوء حقيقة هذا الانقسام القائم بين المعسكرين . مع ضرورة الاهتمام بالصين كعلامة مميزة خارج نظام الاستقطاب الثنائي .

١ - الكتلة الغربية : ظل المدخل الجنوى للبحر الأحمر . لفرة طويلة . أحد مناطق النفوذ التقليدية للغرب . وذلك منذ أن كان البحر الأحمر طريقا للتوابل . وحتى أصبح شريانا للبقول . وقد جاء ذلك ، بحكم الطبيعة الجبرية أو شبه الجبرية التى أتاحت لدول الغرب ، فرصة الخروج المبكر إلى مجال الاستعمار ، والتفوق كقوى بحرية كبرى . ولهذا ظلت منطقة المدخل الجنوى منذ القرن السادس عشر حكرا لدول أوروبا الغربية ، التى احكمت قبضتها على معظم شرايين المواصلات العالمية . فقد تناوب السيطرة على منطقة المدخل الجنوى كل من البرتغال وهولندا وفرنسا وإنجلترا وإيطاليا .

ومع تراجع الاستعمار التقليدى عن هذه المنطقة الحيوية ، تراجع إنجلترا عن عدن عام ١٩٦٧ م وتراجع فرنسا عن جيبوتي عام ١٩٧٧ م ، حدث فراغ ، أتاح الفرصة لقوى المعسكر الشرق أن تتقدم لشغله ، وهو الذى كان حكرا تقليديا للغرب .

والمدخل الجنوى للبحر الأحمر في الاستراتيجية الغربية ، يعنى الصهام الذى يتحكم في مسار الحركة عبر أقصر وأسرع طريق يربط دول الغرب بالخليط الهندي . فالغرب الذى يعاني عجزا كبيرا في الطاقة يرتبط استراتيجيا بالخليط الهندي ، الذى يبرز كمستودع رئيسى للبتروöl ، في حين يبرز البحر الأحمر

كطريق رئيسي لهذا البترول . فاليابس الذي يحاصر مياه النصف الشبالي للمحيط الهندي ولا يترك هذه المياه سوى ممرات مائية ضيقة ، تتجّج آبارها مايقرب من ٢٤٧٥٥٠٠٠ برميل يوميا ، أى ما يوازي ٤١٣٪ من إنتاج العالم عام ١٩٧٧ م<sup>(١)</sup> . كما تضم صخور هذا اليابس نحو ٤١٥٨ بليون برميل ، أى ما يعادل ٦٤٣٪ من الاحتياطي العالمى<sup>(٢)</sup> .

واعتماد الغرب على بترول المحيط الهندي والذي يتراوح بين ٥٠ ٪ و ٧٠ ٪ من جملة استهلاك غرب أوروبا واليابان والولايات المتحدة ، ليس فقط لتشغيل المصانع وتدفئة المنازل ، بل يتعدى ذلك إلى اعتماد الاقتصاد الغربى على استثمارات البترول دولار ، حيث تسيطر الشركات الأمريكية وحدها على أكثر من ٨٠٪ من إنتاج البترول في الخليج وشبه الجزيرة<sup>(٣)</sup> .

وعلى ذلك يمكن القول ، بأن المحيط الهندي عاد يحظى من جديد بمكانة هامة في الاستراتيجية الغربية ، بوصفه قاعدة عامة للتحكم في منابع البترول وأحكام السيطرة عليها ، فضلا عن التحكم في الطرق التي يسلكها البترول وهو في طريقه إلى الغرب ، سواء كان هذا الطريق من خلال باب المندب أو عن طريق الكاب .

ونظرا للطبيعة الاوقيانوجرافية لمنطقة حوض البحر الأحمر ومدخله الجنوبي ، والتي لا تجعل من هذه المنطقة ميدانا مثاليا لمركز القطع البحرية الكبيرة ، لاسيما حاملات الطائرات والغواصات ، فقد لجأ الغرب ممثلا في الولايات المتحدة إلى الاعتماد على الانظمة التقليدية المحافظة وعلى تحالف البترول - دولار . كأداة للمحافظة على مصالحه الاستراتيجية ، سواء بالنسبة للمنايع أو الطرق . وتأتى هذه السياسة ضمن نظرية جوام Guam ، التي أفصح عنها الرئيس الأمريكى نيكسون في يوليو ١٩٦٩ م<sup>(٤)</sup> وترتكز هذه السياسة على التمسك بالمواقع التي

(١) منظمة الأنطار العربية المصدرة للبترول - المصدر السابق ص ٦٠ - جدول ٢٠ . \*

(٢) نفس المصدر - ص ٥٨ - جدول ١٩ .

(٣) Labrousse, H., op. cit., p. 38.

(٤) Ibid p. 63.

حصلت عليها الولايات المتحدة في الدول الواقعة على المحيط الهندي ، والتي تتيح لواشنطن الإشراف على إنتاج البترول في الخليج وشبه الجزيرة ، وضمان تصريفه عبر السويس ورأس الرجاء مضيق ملقا . ومن بين وسائل تنفيذ هذه السياسة ، الاعهاد على الدول الصديقة ، وعلى بعض المفاهيم السياسية الخاصة ، التي ثبت خطأ كثير منها ، ففي عهد «ايزنهاور» مثلا ، شجع «دالاس» الانقلابات العسكرية ، لاعتقاده بأن العسكريين هم دائما تقدميون ويمتثلون . وقد ثبت خطأ هذا المفهوم ، حيث غالبا ما يتبنى العسكريون في الدول النامية إلى الطبقات الكادحة العاملة ، لهذا فهم يميلون إلى اليسار في مواقفهم السياسية ، ويرفضون البين كموقف اجماعي تفرضه البيئة وظروف النشأة ، والماضي الثقيل بالفقر والفاقة . وفي عهد الرئيس «كارتر» ، حاول مستشاره برززينسكي Brzezinski ان يستبدل فكرة الأنظمة العسكرية بفكرة الانقلابات الجديدة ، عن طريق رجال الدين ، الذين يمثلون بطبيعة معتقداتهم ، أقصى اليمين وأقصى العداء للشيوعية . ولهذا مثلا جاء تأييدهم للإمام «آية الله الخميني» في منغاف بياريس وبالحركة الدينية المرتبطة به ، باعتبارها حركة وطنية ، لا تخطط بين الدين والسياسة . وحين وصل «الخميني» إلى السلطة وظهر موقفه المعادي للولايات المتحدة ، كان الوقت قد فات بالنسبة للراجع ، ففقدت الولايات المتحدة الشاه والخميني معا .

ولا شك أيضا أن اعهاد الغرب على الدول الصديقة المحافظة ، يشكل في حد ذاته ثغرة في الاستراتيجية الغربية في المنطقة ، حيث ان هذه السياسة تعتمد على عوامل وظروف سياسية ، تبقى عرضة للتغير من وقت لآخر ، خاصة أن النظم القائمة في المنطقة ، غير مستقرة ، ومعرضة دائما للتيارات القومية والراديكالية ، بحكم الموقع البحري المفتوح .

ولعل هذه الثغرات هي التي أدت إلى انحصار نسي للنفوذ الغربي عن المدخل الجنوبي للبحر الأحمر ، الذي يخضع حاليا للنفوذ السوفيتي . فقد تحولت عدن إلى اليسار الماركسي بمجرد انسحاب بريطانيا ، كما تحولت اديس ابابا بمجرد

سقوط نظام « هيلاسيلاسي » بعد أن كانت أثيوبيا تعد أكبر قاعدة للنفوذ الغربي في المنطقة . ولم يبق للغرب في منطقة المدخل الجنوبي سوى نفوذ محدود في جيبوتي والصومال .

وعلى الأرجح ، فليس للولايات المتحدة الأمريكية أية قواعد في الوقت الحاضر بمنطقة المدخل الجنوبي للبحر الأحمر ، فقد فقدت قواعدها الحربية في اثيوبيا بعد انتهاء أجل معاهدة الدفاع المشترك بين واشنطن واديس ابابا في عام ١٩٧٨ م . وكانت هذه القواعد تتمثل في قاعدة مصوع البحرية ، التي كانت تقوم بخدمة الأسطول السابع الأمريكي ، بالإضافة إلى قاعدة كاجنيو Kagnew بالقرب من أسمرة ، والتي كانت تعد أكبر محطة اتصالات عسكرية للولايات المتحدة خارج حدودها ، وهي تستخدم الآن كمحطة لتقوية الإرسال الإذاعي والتليفزيوني عن طريق الأقمار الصناعية . وفي مقابل ذلك ، قامت واشنطن بإنشاء محطة جديدة للاتصالات العسكرية والبحرية .<sup>(١)</sup> في جزيرة ديجوجارسيا Diego Garcia البريطانية في وسط المحيط الهندي . وقد أعلن في ٥ فبراير عام ١٩٧٤ م عن اتفاق بين إنجلترا والولايات المتحدة يقضي بالسماح للولايات المتحدة بتدعيم المنشآت الحربية على الجزيرة لاستقبال السفن والطائرات الحربية .<sup>(٢)</sup>

ويبدو أن الولايات المتحدة الأمريكية قد بدأت التخلي عن موقعها السليبي من الصومال ، حيث أعلن رسميا في فبراير ١٩٨٠ م<sup>(٣)</sup> عن موافقة كل من الصومال وكينيا وسلطنة عمان على تقديم القواعد العسكرية بصورة منتظمة ، وإمكانية احتفاظ واشنطن بكيات ٤ دة من المعدات والتجهيزات العسكرية داخل أراضي هذه الدول . وفي مقابلا ذلك ، فإن الولايات المتحدة ستقدم معونات عسكرية للحكومات هذه الثلاثة .

(1) "Indian Ocean" . - Africa Contempore , Record 1974-75, pp. C 44-C. 49

(2) Ibid

(3) International Herald Tribune, February, 13, 1980

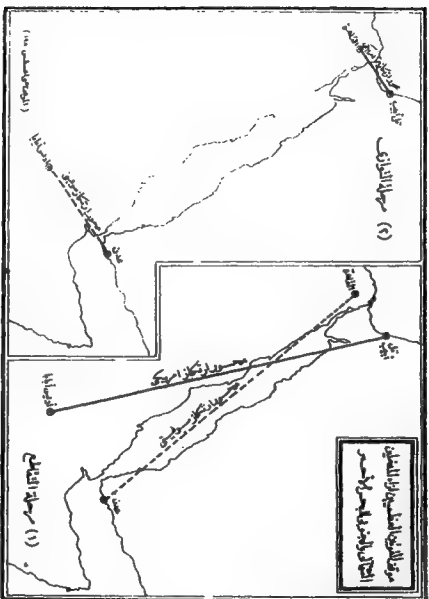


والجدير بالملاحظة ، أن تزايد النفوذ السوفيتي القام الآن في منطقة المدخل الجنوبي للبحر الأحمر ، والذي يصل إلى حد الانفراد بالسيطرة عليه ، يقابله تزايد واضح للنفوذ الأمريكي في منطقة المدخل الشمالي للبحر الأحمر ، بعد نجاح أمريكا في إنهاء حالة الحرب بين مصر وإسرائيل ، وتزايد الوجود العسكري الأمريكي في مصر ، بعد التسهيلات العسكرية الواسعة التي حصلت عليها هناك. يعنى هذا أن صورة الصراع بين المعسكرين الكبيرين في حوض البحر الأحمر تحولت من حالة اقتسام المواقع على جانبي المدخل الشمالي والجنوبي الى اقتسام المدخلين ، بانفراد الغرب بالمدخل الشمالي وانفراد الشرق بالمدخل الجنوبي . أى أن محاور النفوذ والسيطرة على المدخلين قد تحولت من حالة التقاطع إلى حالة التوازي . وسواء كان النفوذ الأمريكي - السوفيتي في حالة التقاطع أو التوازي فهو لا يبعدو في النهاية إلا أن يكون نوعا من الوفاق (خريطة رقم ٣٨)

٢ - الكلمة الشرقية : يمكن القول بأن الوجود السوفيتي في المحيط الهندي ، ليمتاز نهاية الستينات ، شأنه في ذلك ، شأن بقية وجوده في البحار العالية الدافئة . فالاتحاد السوفيتي ظل إلى بداية الستينات ، قانعا بنفسه كقوة برية Land Power حتى وقعت أزمة الصواريخ الكوبية عام ١٩٦٢ م ، والتي انتهت ببراجع السوفيت تحت مهبلي الحصار البحري الذي فرضته قطع الأسطول الثاني الأمريكي .

وخرج الاتحاد السوفيتي من أزمة كوبا ، مقتنعا أكثر من أى وقت مضى ، بفكرة الأدميرال الفريد ماهان Mahan A. عن أن القوة البحرية ، هى سبيل السيطرة على العالم ، والانتقال من مرحلة القوة الإقليمية ، إلى مرحلة القوة العالمية ، وذلك لما تتمتاز به القوة البحرية من المرونة في الحركة ، والقدرة على المناورة ، بعيدا عن قيود اليابس والتزاماته . وانطلاقا من هذا الاقتناع ، بدأ الاتحاد السوفيتي يركز على تدعيم القوة البحرية ، بحيث أصبح الردع بالقوة البحرية ، عنصرا أساسيا في الاستراتيجية السوفيتية .

ويستمد المدخل الجنوبي للبحر الأحمر أهميته في الاستراتيجية السوفيتية من



كونه نقطة اختناق ، تتحكم في الحركة عبر البحر الأحمر ، الذى يعتبر ، أقصر وأسرع طريق إلى المحيط الهندى<sup>(١)</sup> . فطريق البحر الأحمر يوفر حوالى ٧٠٪ من طول الرحلة الى تستغرقها السفن السوفيتية من البحر الأسود إلى المحيط الهندى عن طريق رأس الرجاء .

وللمحيط الهندى أهمية بارزة في الاستراتيجية السوفيتية ، يمكن حصرها في النقاط التالية :

١ - تتحكم مياه المحيط الهندى ، في مجموعة من أهم الممرات المائية في العالم ، التى تربط بحريا ، بين قواعد الارتكاز السوفيتية الواقعة على المحيط الهادى والبحر الأسود . . .

٢ - تفويض القوة الاستراتيجية للغرب ، وذلك بالضغط الميكرو على الدول الخليفة في المنطقة ، خاصة الدول البثولية مما ، وتهديدها الدائم بالخطر ، يفرض إجبار هذه الدول على فك ارتباطها بالغرب ، للخروج من دائرة التهديد بالخطر .

٣ - تأمين سلامة اليابس السوفى ، أمام خطر التهديد النووى للمركز فوق سطح مياه المحيط الهندى ، وفى أعاقه ، وذلك بعد أن أدخلت الولايات المتحدة ، منذ منتصف الستينات ، نظام التسليح البحرى النووى ، الذى يقوم على الصواريخ بولاريس Polaris ويوسيدون Poseidon حيث يمكن لهذه الصواريخ ، أن تنطلق من الغواصات ، حتى لو تعرضت هذه الغواصات للإغراق .

٤ - الحد من التغلغل الصينى في المحيط الهندى ، الذى يشكل بالنسبة للسوفيت

---

(١) Spencer, J. op. cit.,

• تمثل أهم القواعد البحرية السوفيتية على ساحل المحيط الهادى ، في قاعدتي فلادى فوستوك Vladivostok ونيوالمورسك كامشاتسكى Petro Pavlovsk-Kamchatsky أما قاعدة سفا ستول Sevastopol فهي تعد أهم القواعد الاستراتيجية على البحر الأسود . يمكن مراجعة : Newsweek, February 21 / 1977

تحميا رئيسيا ، واستكمال الحصار السوفى المضروب حول الصين ، حيث يمثل المحيط الهندى أساس هذا الحصار .

٥ - حماية خطوط الملاحة التجارية السوفيتية فى المحيط الهندى من ناحية ومهدد خطوط الملاحة التجارية الغربية من ناحية أخرى .

٦ - الحد من التفوذ الأمريكى فى المحيط الهندى ، والتقليل من فاعلية التأثير السياسى للأسطول السابع خلال الأزمات الطارئة فى المنطقة ، وذلك بفرض تحقيق نفوذ سياسى سوفى ، من خلال القوة البحرية ، وتوسيع نطاق العلاقات التجارية مع الدول النامية فى المنطقة .

٧ - تدعيم التفوذ السوفى فى الدول المنتجة للبرول ومبئة المناخ العام ، لتحول الاتحاد السوفى من دولة مصدرة للبرول إلى دولة مستوردة له . ويرجع احوالات هذا التحول تدهور انتاج حقول بحر قزوين وانخفاض الاحتياطى المؤكد للبرول السوفى من ٨٠ بليون برميل عام ١٩٧٣م الى نحو ٧٥ بليون برميل عام ١٩٧٧م .<sup>(١)</sup>

ويأتى هذا التدهور فى وقت يزداد فيه استهلاك البرول ، سواء فى الاتحاد السوفى أو فى دول الكوميكون ، التى يلتزم الاتحاد السوفى بتزويدها بحاجتها من البرول ، فضلا عن كويا ، إلى جانب ضرورة قيام السوفيت بتنفيذ تعهداتهم ، فيما يتعلق بتزويد بعض الدول الغربية بالبترول كإيطاليا وألمانيا الاتحادية واسرايلا . ويعتمد السوفيت على صادراتهم البترولية إلى هذه الدول لغرية للحصول على العملات الصعبة ، اللازمة لتحويل صفقات القمح لأمرىكية . ويشير تقرير للاستخبارات المركزية الأمريكية<sup>(٢)</sup> إلى أن الاتحاد السوفى سيدأ فى التوسع فى استيراد البرول قبل حلول عام ١٩٨٥ .

وعلى ذلك ، فقد كان من الضرورى أن يتواجد الاتحاد السوفى فى المحيط

(١) منظمة الأقطار العربية لمصدرة للبترول . المصدر السابق ، ص ٥٩ ، جدول ١٩ .

(2) "Inside The U.S.S.R. - Time: Special Issue, June 23, 1980

الهندي في وقت كانت فيه قناة السويس مغلقة ، واستمرت هكذا لفترة طويلة ،  
لأن مصلحة الولايات المتحدة كانت تقتضي ذلك . وحين نجح السوفيت في  
تفادي طريق القناة الملقق والتفاد إلى المحيط الهندي عن طريق العراق والخليج  
العربي ، كان لابد أن تسعى الولايات المتحدة إلى إعادة فتح القناة لتخفيف  
الضغط السوفيتي عن منطقة الخليج الحيوية .

وانطلاقاً من أهمية المسطح المائي الدافئ ، الذي يربط بين الموانئ والقواعد  
السوفيتية على المحيط الهادئ من ناحية ، والبحر الأسود من ناحية أخرى ، فإن  
الباحث يتصور بأن الاتحاد السوفيتي سيؤالي التركيز بكل قله كقوة بحرية على هذا  
البحر المحيط ، وذلك لتأمين وضمان هذا الاتصال البحري الحيوي ، الذي ترتبط  
به مجموعة من المصالح الاستراتيجية الهامة (خريطه رقم ٣٩)

وتحقيق السيطرة السوفيتية على البحر المحيط ( البحر الأسود ، البحر  
الأحمر ، الخليج العربي ، بحر الصين وبحر اليابان ) يعنى بالمفهوم الجيوبوليتيكي ،  
تحويل اليايس السوفيتي إلى جزيرة عالمية ، على اعتبار أن اليايس الفاصل بين  
الاتحاد السوفيتي والبحر المحيط يشكل المجال الحيوي للاتحاد السوفيتي ( خريطه  
رقم ٤١ ) .

وبافراض صحة هذا التصور الجيوبوليتيكي ، فإن الاتحاد السوفيتي سوف  
يضع على رأس مطالبه الاستراتيجية ، ضرورة تطوير واحتواء الوحدات  
السياسية ، التي تعزل الأراضي السوفيتية عن البحر المحيط .

ولكى يحقق السوفيت سيطرتهم على البحر المحيط ، لابد أن يدعم وجوده  
بالقرب من نقط الاختناق ، التي تكتنف هذا النطاق المائي والتشثلة في :  
المضائق التركية ، قناة السويس ، باب المندب ومضيق ملقا ، وهنا تأتي أهمية  
المدخل الجنوبي للبحر الأحمر في الاستراتيجية السوفيتية .

وإذا كان الاتحاد السوفيتي قد انخرس نفوذه في الوقت الحاضر عن المدخل  
الشمالى للبحر الأحمر - بالرغم من محاولاته لطرق هذا الباب من ليبيا - فإن



الاتحاد السوفيتي قد نجح بامتياز في تدعيم نفوذه وسيطرته على المدخل الجنوبي للبحر الأحمر.

ويعتظف الاتحاد السوفيتي بقاعدة ضخمة في عدن ، وهي تضم قاعدة ( بين الجبلين ) الجوية ، وقاعدة ( التوالى ) البحرية ، فضلا عن قاعدة بحرية وجوية في المكلا . كما تفيد بعض التقارير الاوربية<sup>(1)</sup> عن قيام السوفيت ببناء محطات للمراقبة الاليكترونية ومركز للاتصالات فوق جزيرة سوقطرة . وتحتفظ كوبا أيضا بقاعدة عسكرية في اليمن الجنوبية ، تضم مطارا حريا ، ومركزا لتدريب القوات الخاصة بمنطقة يافع السفلى بالرميلا .

واستطاع السوفيت تدعيم وجودهم على الجانب الاغربي من المدخل الجنوبي ، وقد بدأ هذا الوجود في الصومال ، حيا عقد معاهدة صداقة وتعاون بينه وبين الصومال عام ١٩٧٤ م ، مستغلا حاجتها إلى الدعم العسكري في صراعها مع اثيوبيا حول إقليم أوجادين . واستطاع السوفيت من خلال هذه الصداقة ، أن يقيموا قاعدة بحرية في بريرة ، مع حصولهم على تسهيلات بحرية وجوية في مقديشو .

وبمجيء نظام يسارى في اديس ابابا عام ١٩٧٤ م ، اكتمل للسوفيت تحقيق السيطرة على الجانب الاغربي من المدخل الجنوبي الجنوبي للبحر الأحمر ، وأصبح هناك تكتل يسارى في المنطقة يضم عدن ومقديشو واديس ابابا . وقد حاول السوفيت تدعيم هذا التكتل لمواجهة الخلافات القائمة بين اديس ابابا ومقديشو ، وذلك بإعطائه شكل التحالف الإقليمي ، فيما يسمى بالسلام السوفيتي Pax Sovietica . ولكن سقوط الصومال من هذا التحالف قد أضعف من قوة هذا التكتل اليسارى .

ولا شك أن خروج الصومال من دائرة النفوذ السوفيتي ، قد أضعف من سيطرة السوفيت على هذه المنطقة الاستراتيجية ، ولكن مع ذلك فإنه لو كان على الاتحاد السوفيتي أن يختار بين الصومال واثيوبيا فإنه سيختار حيا الثانية ، لثقل

(1) Ibid.

موضعها في المنطقة ، ولوقعها الذي جمع بين خصائص الموقع البحري والموقع البري ، فأثيوبيا تشرف بحرية طويلة على المدخل الجنوبي ، فضلا عن تحكمها في جزء كبير من منابع ممر النيل ، وهو الأمر الذي يمكن استخدامه كعامل ضغط على دول الساحل العربي للبحر الأحمر ، بمثابة في كل من السودان ومصر . بل أن هذه الخاصية تتيح للاتحاد السوفيتي عن طريق اديس أبابا ، طرق الباب الشمالي للبحر الأحمر بالضغط على مصر عن بعد .

ويستغل الاتحاد السوفيتي بتسهيلات بحرية في كل من ميناءي عصب ومصوع على ساحل أوريتريا ، كما يقوم بتجهيز إحدى جزر أرخبيل دهلك لاستخدامها كقاعدة بحرية في جنوب البحر الأحمر .

٣ - الصين : يمكن القول بأن الصين تكاد تكون الدولة الكبرى الوحيدة الواقعة خارج نطاق الاستقطاب الثاني ، والتي تلعب دورا مميزا في منطقة المحيط الهندي - بما في ذلك منطقة المدخل الجنوبي للبحر الأحمر - كأحد رؤوس المثلث الاستراتيجي الذي يؤثر بوضوح في المنطقة .

وتحاول الصين النفاذ إلى المنطقة من خلال الثغرة التي خلقها نظام الردع النووي بين العسكريين العملاقين ، وما ترتب عليه من انفراج ثم وفاق ، يقوم على احتواء الصراعات والتوترات الدولية بوسيلة التفاهم والاتفاق بين موسكو وواشنطن .

والمدخل الجنوبي للبحر الأحمر في مفهوم الاستراتيجية الصينية يعنى البوابة التي ينفذ منها الاتحاد السوفيتي إلى المحيط الهندي ، لإحكام دائرة الحصار حول الصين الشعبية من ناحية الجنوب والغرب . لذا ، فإن هدف الصين يتمثل في الحد من النفوذ السوفيتي في منطقة المدخل الجنوبي على أمل غلق هذه البوابة في مراحل تالية أمام التغلغل السوفيتي في المحيط الهندي .

والصين الشعبية في محاولتها لتحقيق هذا الهدف تسعى إلى التحالف مع دول أوروبا الغربية ، التي تتمتع بسياسة يغلب عليها الطابع الأوروبي على الطابع الاطلسي . وتطرح الصين لهذا التحالف فكرة إنشاء محور دولي قوامه العالم



الثالث وأوروبا الغربية ، الذى أطلق عليه الصينيون اسم « العالم الثانى » ، وذلك للوقوف بوجه العالم الأول ، الذى يضم الولايات المتحدة والاتحاد السوفىئى ، باعتبارهما يمثلان الإمبريالية والرأسمالية والاشتراكية العالمية . وفى سبيل تحقيق هذا الهدف أيضا ، قام الزعيم الصينى « تنج سياوينج » فى مطلع عام ١٩٧٩ م بطرح استراتيجية جديدة ، تقوم على أساس تشكيل جبهة دولية عريضة تناصب موسكو العداء ، بحيث تكون الصين والولايات المتحدة نواتها السياسية .

وتعتمد السياسة الصينية فى منطقة المدخل الجنوى على بذل المساعدات الفنية الى تحتاجها دول المنطقة المتخلفة ضمن مشروعات التنمية ، كإنشاء الطرق والمصانع وبناء المستشفيات ، وتكاد تشمل هذه المساعدات كل دول المدخل الجنوى تقريبا بما فى ذلك الدول التى يحتفظ الاتحاد السوفىئى بوجود قوى بها ، كاثيوبيا واليمن الجنوبية . ولكن الشيء المؤكد حتى الآن أن الوجود الصينى فى هذه المنطقة لا يقاس بحجم الوجود الأمريكى أو السوفىئى ، وقد يرجع ذلك إلى عدم وجود استراتيجية صينية واضحة المعالم بالنسبة لهذه المنطقة<sup>(١)</sup> ، لأن موقف الصين لا تحدده إلا ضرورة داخلية وخوف حقيقى من الاحتواء السوفىئى .

• • •

---

(١) Labrousse, H., op. cit., p. 108



خاتمة

نحو تصور لمستقبل  
المدخل الجنوبي للبحر الأحمر



## خاتمة

### نحو تصور مستقبل منطقة المدخل الجنوبي للبحر الأحمر:

بناء على كل ما تقدم ، فإنه يمكن القول بأن المدخل الجنوبي للبحر الأحمر قد توافرت له المزايا والخصائص الجغرافية السياسية التي جعلته دائما مطلبا أثريا ، ونقطة ارتكاز ، تتحرك حولها صراعات القوى الكبرى ومواجهاتها ومتاورها ، وحلبة للتنافس فيما بينها ، تحقيقا لمصالحها الايدولوجية والاقتصادية والسياسية والعسكرية المعقدة والمتزايدة . لذا كان تاريخ المدخل الجنوبي للبحر الأحمر اختزالا مثاليا لجزء كبير من تاريخ العلاقات الدولية ، التي تقوم منذ القدم على توازن القوى بين الدول صاحبة النفوذ ، سواء كان هذا التوازن بسيطا Simple Balance أو توازنا مركبا Multiple Balance .

ولا شك أن محاولة بناء تصور لمستقبل منطقة المدخل الجنوبي ، بشكل في حد ذاته مطلبا محفوقا بالصعاب الموضوعية ، لأن هذا التصور لن يقوم على معطيات محددة وثابتة تقتصر على منطقة المدخل الجنوبي بمفهومه الجغرافي ، بل لابد أن يشمل هذا التصور المدخل الجنوبي من وجهة النظر الجيوبوليتيكية الواسعة والمعقدة .

ويتصور الكاتب أن تدهورا سيطرأ على أهمية المدخل الجنوبي للبحر الأحمر في المستقبل غير البعيد . ويأتي هذا التصور على الرغم من أن كثيرا من الدلائل المطروحة تشير الى عكس ذلك .

فقناة السويس يمرى توسيعها بحيث يمكن لها أن تستعيد جزءا كبيرا من حركة النقل البحري مما يؤدي إلى انتعاش طريق البحر الأحمر . والاتحاد السوفيتي - وفقا لبعض التوقعات سيبدخل قبل نهاية هذا القرن في عداد الدول المستوردة للبرول ، وبالتالي سوف يزداد اعتماده على برول الخليج وشبه الجزيرة وعلى

طريق البحر الأحمر ، الذى يمثل بالنسبة له أقصر وأسرع طريق يربط المنطقة الصناعية الرئيسية على البحر الأسود بحقول البترول في الخليج وشبه الجزيرة . وفى هذا أيضا مؤشر على تزايد أهمية البحر الأحمر ، وزيادة التكاليف عليه ، بعد أن أصبح الشريان الرئيسى للبترول سواء للشرق أو للغرب .

وطرح فكرة تدهور أهمية المدخل الجنوى لا تتعارض مع هذه المؤشرات التى تتناول طريق البحر الأحمر بصفة عامة ، لأن هذه الفكرة تقوم على أساس أنه يمكن الفصل بين المدخل الشمالى والجنوى بمثل ما يمكن التمييز بين أجزاء من البحر الأحمر بعضها عن بعض .

وفكرة تدهور المدخل الجنوى للبحر الأحمر مستمدة أساسا من أهمية خاصة يفردها الكاتب لمشروع خط أنابيب البترول بين Petroline ، الذى سيقرب عليه تغييرات أساسية فى البنية الجيوستراتيجية للبحر الأحمر .

وهذا المشروع من وجهة نظر الكاتب لا تقل أهميته كثيرا عن المشاريع الإنشائية الكبرى التى تناولت بالتغيير وجه الأرض فى هذا الجزء من العالم ، كمشروع قناة السويس الذى أحدث تغييرا جذريا فى حركة النقل البحرى فى العالم . فإذا كانت قناة السويس قد استمدت أهميتها الاستراتيجية من البترول باعتباره يدخل كسلعة أساسية ضمن الشحنات المارة بالقناة ، فإن خط البترول بين هو قناة للبترول بالتخصص . وإذا كانت قناة السويس قد استمدت أهميتها من قدرتها على اختزال المسافة التى كانت تقطعها السفن بالدور ان حول رأس الرجاء ، فإن خط البترول بين يحقق اختزالا فى المسافات يصل الى ما يقرب

---

• يربط هذا الخط - للرفع الإتهام منه فى ١٩٨١ م - بين حقول الغاز فى الشرق وميناء ينبع على ساحل البحر الأحمر غربا . ويبلغ طول هذا الأنبوت حوالى ١٢١٥ كيلومترا وقطره ١٢٠ سم ، وتبلغ طاقته حوالى ٣٥ مليون برميل يوميا . وقد روى فى إنشاء هذا الخط دفن الأنبوت تحت الأرض لتجنب أى محاولات تخريبية .

ويحتل الخط من أبحاث إلى ينبع ١٢ محطة ضخ . يمكن مراجعة :

- المذبة للتزوة . - العدد ٤٧٥٥ . - الثلاثاء ١ محرم ١٤٠٠ هـ .

- Saudi Business & Arab Economic Report, No. 35, November 30, 1979

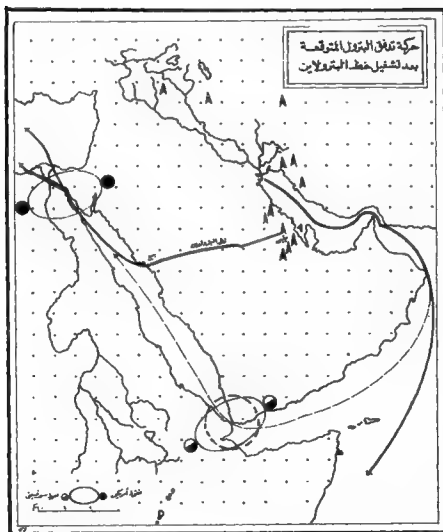
من ٤٧٠٠ كيلو متر من طول المسافة الى تقطعها الناقلات بالدوران حول شبه جزيرة عدن .

ولأن مشروع البترول لا يعتمد على قناة السويس وخط سويد في تصريف البترول الذى يحمله هذا الخط ، فإنه من الواضح أن هذا المشروع سيكون بمثابة « حقنة تخدير » للنصف الجنوبي من البحر الأحمر - بما في ذلك باب المندب - الذى سيفقد بعض أهميته نتيجة لفقدان جزء كبير من شحنات البترول المارة به . وفى مقابل ذلك ، فإن النصف الشمالى من البحر الأحمر سيشهد - نسبيا - انتعاشا ملحوظا نتيجة الاعهاد عليه في تصريف معظم بترول خط البتروليين .

ولعل الغرض الأساسى الذى أقام من أجله خط البتروليين لا ينحصر فقط في الوفورات الاقتصادية العديدة المترتبة عليه ، بل أيضا من أجل تفادى مرور جزء كبير من البترول المنتج عبر هذا الطريق المختزل ، الذى تعترضه كثير من العقبات السياسية والأمنية ، الى من شأنها مهدد انسياب هذه السلعة الأساسية سواء بالنسبة للدول المصدرة أو الدول المستوردة . وتتركز هذه العقبات بصفة أساسية في نقط الاختناق بحكم قوة تحكمها وسيطرتها على الطريق البحرى ، حيث يسهل خنق حركة الملاحة من خلالها ، سواء بزرع الألغام البحرية أو بإغراق سفينة عبر المضيق لمرقطة المرور أو بغيرها من الوسائل الى لا تعجز عنها أى مجموعة فدائية .

ولا يمكن اغفال الدافع السياسى وراء هذا المشروع ، فالآن معظم الزيت المستخرج من منطقة الخليج وشبه الجزيرة العربية يصدر للغرب فإنه من الحكمة تفادى مرور هذا البترول عبر هذا الطريق البحرى الطويل - بما في ذلك المدخل الجنوبي - الذى يقع جزء كبير منه تحت سيطرة الاتحاد السوفى بى بغزوه وايدولوجيته وقواعده العسكرية (خرائطه رقم ٤٠) .

وإذا كانت المصالح الغربية تقتضى تقليل الاعهاد على المدخل الجنوبي في تصريف بترول الخليج وشبه الجزيرة ، فإن من مصلحة الغرب أيضا زيادة الاعهاد على المدخل الشمالى للبحر الأحمر ، الذى أصبح أكثر استقرارا وأمانا





بالنسبة للمصالح الغربية ، بعد أن انتهت حالة الحرب بين مصر وإسرائيل ، وبعد أن أصبح للولايات المتحدة وجود قوى على جانبي هذا المدخل .

وتقليل اعتماد الغرب على المدخل الجنوبي للبحر الأحمر الذى يحتفظ السوفيت بنفوذ قوى فيه ، يعنى إضعاف أحد الأسلحة التقليدية التى يستخدمها السوفيت فى استمرار التوازن الدولى . ومن هنا فإنه إذا كان موقف السوفيت سيضعف على طريق البترول فإنه ليس من المستبعد أن يقوم الاتحاد السوفيتى بزحزحة منطقة نفوذه تجاه منابع البترول ذاتها ، وأغلب الظن أن الاتحاد السوفيتى سوف يستخدم كلاً من طريق البحر الأحمر وطريق الرافدين للوصول إلى منابع البترول ، بحيث تصبح المنابع بين فكي كلشة . فعلى طريق البحر الأحمر ، يحاول الاتحاد السوفيتى زحزحه مجال نفوذه فى منطقة المدخل الجنوبى تجاه الشرق عن طريق الأرض الصومالية الأكثر قرباً من منابع بترول الخليج . ولعل ذلك قد يفسر لنا لماذا قام السوفيت فى صيف عام ١٩٨٢م بمساعدة هجوما إثيوبيا على الصومال اشرك فيه المشقون الصوماليون بمساعدة مستشارين كوبيين وألمان شرقيين . وفى هذا الصدد ، فإنه ليس من المستبعد أن تقوم موسكو بحركة مماثلة على الشاطئ المواجه لتحريك منطقة نفوذها تجاه الشرق ، وذلك بدفع اليمن الجنوبيه إلى مهاجمة عُمان ، التى هى مثل الصومال ، أكثر قرباً من منابع البترول من ناحية والأكثر اعتماداً لتقديم تسهيلات لقوة الانتشار السريع الأمريكية فى الشرق الأوسط ، أما فيما يتعلق بطريق الرافدين ، فإن موسكو بعد أن خطت عليه أول خطوه باحتلالها أفغانستان ، تسعى الآن إلى استغلال ظروف الحرب العراقية - الإيرانية لتوطيد مواطنى اقدامها على هذا الطريق . وهى فى ذلك تمارس سياسة ( الحليف المزدوج ) التى تعتمد على مساعدة الطرفين المتنازعين ، وهى نفس السياسة التى اتبعها موسكو من قبل بين مقدشيو وأديس أبابا فى منطقة المدخل الجنوبى . ومن ناحية أخرى فإن الاتحاد السوفيتى سيمحاول جاهداً طرق الباب الشمالى للبحر الأحمر ، بالضغط على مصر ، سواء عن طريق ليبيا أو الحبيشة . ولذا فليس من المستبعد أن تنتقل بؤرة الصراع العالمى من المدخل الجنوبى إلى المدخل الشمالى للبحر الأحمر

وإذا صح التوقع الخاص بتدهور أهمية المدخل الجنوبي للبحر الأحمر ، فإن حدة التكاليف من جانب القوتين العظميين على المدخل الجنوبي ستخف تدريجيا ، وبالتالي ستخف حدة المنازعات الإقليمية المسلحة القائمة بين دول المدخل ، حيث أن هذه المنازعات تستمد حداثتها وعنقوتها من قيام القوى العظمى بتفخيها والنفخ في نارها

وعلى الرغم من توقع تدهور أهمية المدخل الجنوبي للبحر الأحمر ، فإن الكاتب يعتقد أن دول المدخل الجنوبي ستحاول أن تتبع نهجا محايدا على نمط الحياد النقي الشبالي ، الذى يقوم على عدم الاتفاق الكامل مع المعسكرين الكبيرين بهدف الحصول على أكبر فائدة ممكنة من المعسكرين المتصارعين ، والذى سيسعى كل منهما من ناحيته إلى تحييد هذا الموقع الحامد استراتيجيا لأجل غير معلوم . ويبيى الكاتب تصويره الخاص بالمهج الحيادى المتوقع على أساس أن دول المدخل الجنوبي تعاني كثيرا من مشاكل التخلف والفقر الذى يصل ببعض سكان هذه الدول إلى حد الموت جوعا ، وعدم القدرة على الاستمرار فى تنفيذ مخططات القوى الكبرى .

• • •

## مصادر البحث

### مصادر بالعربية :

- ابراهيم العناني : النظام القانوني للجزر - قانون البحار الجديد والمصالح العربية - القاهرة : معهد البحوث والدراسات العربية ، ١٩٧٧ ص ١١١ - ١٢١ .
- أ. د. كوير : جغرافية النقل البحري . - مترجم . - الأسكندرية الاكاديمية العربية للنقل البحري ، ١٩٧٨ م
- أحمد يوسف : التطورات الأخيرة في الجنب المخل - السياسة الدولية - العدد ١٠ ، ١٩٦٧ ، صص ١٤١ - ١٤٧ .
- السيد وجب : الدولة العمانية وشبه جزيرة العرب - ١٨٤٠ - ١٩٠٩ م - القاهرة : معهد البحوث والدراسات العربية ، ١٩٧٠ م .
- السيد مصطفى : تكوين اليمن الحديث - اليمن والامام يحيى ( ١٩٠٤ - ١٩٤٨ م ) . القاهرة : معهد البحوث والدراسات العربية ، ١٩٦٣ م .
- جرجس فهم : « أوقيانوغرافية البحر الأحمر » - الدولة المالية في الدول العربية - القاهرة : المنظمة العربية للعلوم والثقافة ، ١٩٧٢ م .
- جلال يحيى : البحر الأحمر والاستعمار . - القاهرة : المؤسسة العامة للطباعة والنشر ، ١٩٦٢ م .
- جلال يحيى : التنافس الدولي في شرق إفريقيا - القاهرة : دار المعرفة ، ١٩٥٦ م .
- جلال يحيى : سواحل البحر الأحمر - القاهرة : لجنة الدراسات التاريخية ، ١٩٦٠ م .

- جمال حمدان . اسراتيجية الاستعمار والتحرير . - القاهرة : دار الهلال ، ١٩٦٨ م .
- جمال حمدان . جغرافية المدن - القاهرة . - عالم الكتب ، ١٩٧٨ م .
- جون ديوك أنطوني . البحر الأحمر والسيطرة على مدخله الجنوبي - دراسات الخليج والجزيرة العربية ، العدد ٥ ، ١٩٧٦ م ، ص .
- ص : ١٨٩ - ١٩٦ .
- جيمس فريجراف الجغرافيا والسيادة العالمية . - مرجم . - القاهرة : النهضة العربية - ١٩٥٦ م .
- حسن أحمد . الصراع بين شطري اليمن - جلوه وتطورات : القاهرة : مركز الدراسات السياسية والاسراتيجية ، ١٩٧٩ م .
- حسن سيد ، سيد الأوقيانوغرافيا الطبيعية - القاهرة : دار المعارف ، حسن . ١٩٦٩ م .
- حمدي الطاهر . جيوتي - أمن البحر الأحمر - القاهرة : المطبعة العربية الحديثة ، ١٩٧٧ م .
- زاهر رياض . دولة حبشية في اليمن . - المجلة التاريخية المصرية للدراسة التاريخية - الجمعية المصرية للدراسات التاريخية ، المجلد الثامن ، ١٩٥٩ م . ص ص ١٠١ - ١٣٠ .
- سعد حامد . العلاقات التاريخية بين جزيرة العرب والساحل الشرقي الإفريقي - محاضرات العام الدراسي ١٩٧٧ - ١٩٧٨ م - القاهرة : معهد الدراسات والبحوث العربية .
- ميمان بطرس . مستقبل جيوتي بين أثيوبيا والصومال - السياسة الدولية ٧ يناير ، ١٩٦٧ م . ص ص ١٥٢ - ١٦١
- شوقي عطا الله . الوثائق التاريخية والسياسة - مصر والبحر الأحمر (١٨٦٣ - ١٨١٩ م) القاهرة . الجمعية المصرية للدراسات التاريخية . ١٩٥٩ م .

• صلاح الدين فهمي استراتيجية البحر الأحمر في إطار حرب أكتوبر -

١٩٧٣م - بحث مقدم الى سيمينار الدراسات العليا

للتاريخ الحديث ١٩٧٩م - كلية الآداب جامعة عين

شمس .

• صلاح العقاد . التيارات السياسية في الخليج العربي - القاهرة : الانجلو

المصرية ، ١٩٦٥م .

• عبد الرحمن صادق جفراوية المملكة العربية السعودية - الجزء الأول -

الرياض دار المريخ ، ١٩٧٢م .

• عبد العظيم رمضان حركة المد والجزر التاريخية بين طريق السويس ورأس

الرجاء الصالح - السياسة الدولية ، في العدد ٥٤

١٩٧٨م ص ٦٨ - ٨٠ .

• عبد الكريم الارياقي التنمية الاقتصادية والمحلة الخمسية الأولى في الجمهورية

العربية اليمنية : - دراسة تحليلية . - مجلة دراسات الخليج

والجزيرة العربية ، العدد ٢٢ ، ١٩٨٠م ص ٨٥ -

١١١ .

• عبد الله التليسي . ايريا شأن جزيري عري - دراسات الخليج والجزيرة

العربية - العدد ٨ ص ٦٥ - ٧٩ .

• عبد الله شاكرك . النظرية العامة للمضايق - جامعة القاهرة - كلية الحقوق

١٩٧٤م .

• عبد الملك عودة . اليويا من الامبراطورية للجمهورية الفيدرالية - السياسة

الدولية ، العدد ٤٣ - يناير ١٩٧٦م ، ص ٨٤ -

١٠٣ .

• فاروق عهان . عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر ١٨٣٩ -

١٩١٨م ، القاهرة : الهيئة المصرية العامة للكتاب ،

١٩٧٦م .

• فيللد ، ر. بيرسي . ج. الجيوبوليتيكا . مرجم - القاهرة دار الكونك ، ١٩٦٢م

- ماجدة محمود . ابعاد اصراع في القرن الافريقى ، رواية الأطراف المحلية ، دراسات افريقية - القاهرة ، الجمعية الافريقية ، ابريل ١٩٧٩ م ص ص : ١٣٥ - ١٥٢ .
- محمد التونجى . للمجم الذهى بيروت : - دار العلم للملايين ، ١٩٦٩
- محمد حافظ . مبادئ القانون الدولى العام - القاهرة : - دار النهضة ، ١٩٦٤ .
- محمد سعيد . أصول المشكلة الازيرية ومستقبلها - بحث مقدم للمؤتمر الجغرافى الاسلامى الأول - الرياض - جامعة الامام محمد بن سعود الاسلامية ١٣٩١ هـ .
- محمد صلى الدين . افريقيا بين الدول الأوربية ، القاهرة - مكتبة مصر ١٩٥٩ م ص : ٨ .
- محمد صلى الدين . توازن القوى في البحر المتوسط ، القاهرة ، جامعة الدول العربية ، محاضرات الموسم الثقافى الأول . الجزء الأول : ١٩٧٧ م ص ٥٥ - ٧٥
- محمد عبد الفتاح . محور شرم الشيخ - رأس ستیان - القاهرة : المطبعة العسكرية للقوات المسلحة - نوفمبر ١٩٧٣ - ص ص ٤١ - ٥٢ .
- محمد على . جمهورية اليمن الديمقراطية الشعبية - دراسات في التنمية الاقليمية ومشاكلها . بيروت ، دار الأمم ، ١٩٧٢ م .
- محمد على . الثورة في الجنوب والانتكاسة في الشمال . - بيروت ، دار ابن خلدون ، ١٩٧٢ م .
- محمد متولى . حوض الخليج - الجزء الأول - القاهرة : الانجلو المصرية ١٩٧٥ م .
- محمد مصطفى . اليمن ، الدولة والمجتمع - القاهرة ، النهضة العربية ، ١٩٧٥ م .

- محمود توفيق . البحر الأحمر في الاستراتيجية الدولية - القاهرة : مجلة السياسة الدولية في العدد ٥٧ يوليو ١٩٧٩ م ص ص ٢٤ - ٤١ .
- محمود توفيق . الجغرافيا السياسية لاسرائيل . - القاهرة : معهد البحوث والدراسات العربية ، ١٩٧٧ م .
- محمود ربيع . جغرافية النقل البحري - مرجع ، الاسكندرية ، الأكاديمية العربية للنقل البحري ، ١٩٧٨ م .
- محمود عبد الفضيل النقط والمشكلات المعاصرة للتنمية العربية - الكويت المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب ١٩٧٩ م ص ص ٧٦ .
- محمود علي . قصة القرن الافريقي ، القاهرة - الهيئة المصرية العامة للكتاب ١٩٧٩ .
- نائلة صبرة . المساعدات المالية العربية الى دول البحر الأحمر الافريقية - السياسة الدولية ، العدد ٥٩ ، يناير ١٩٨٠ م ص ص ٢٨ - ٣٥ .
- نبيه الاصفهاني . الجذور التاريخية لأوجدادين في الاستراتيجية الدولية - السياسة الدولية ، العدد ٥٤ ، ١٩٧٨ م ص ص ٥٤ - ٦٤ .
- نجوى ابراهيم . مشكلة اللاجئين في القرن الافريقي - السياسة الدولية . أبريل ١٩٨٠ م ص . ص ٩٦٤ - ٧٥٩ .
- نقولا زيادة . تطوير الطرق البحرية والتجارة بين البحر الأحمر والخليج العربي والمحيط الهندي ، مجلة دراسات الخليج - العدد الرابع ١٩٦٩ م .





## مصادر بغیر العربية :

- \* Abir, M. Oil Power and Politics in Arabia, the Red Sea and the Gulf.- London: Frank Cass and Company Limited, 1974.
- \* Boateng, E. A Political Geography of Africa.- London: Cambridge Univ. Press, 1977.
- \* Daly, R., The Floor of the Ocean: New Light on old Mysteries.- U.S.A.: University of N. Carolina Press, 1942.
- \* Drysdale J. The Somali dispute.- London: Pall Mall Press, 1964.
- \* Falcon N. and others. "A Discussion on the Structure and Evolution of the Red Sea and Nature of the Red Sea, Gulf of Aden and Ethiopian Rift Junction" Philosophical Transaction of the Royal Society, No 1181 vol. 267, pp. 1-417, London: The Royal Society, 1970. (Phil. Trans. Roy. Soc.)
- \* Fesschatzion, T. "The Eritrean Struggle for Independence and Liberation".- Horn of Africa, April-June, vol. 1 No. 2, 1978.
- \* Fisher, w. The Middle East: A Physical, Social and Regional Geography.- London: Methuen & Co. Ltd. 1966.
- \* George, H. A Historical Geography of the British Empire.- London Methuen and Co. Ltd., 1924.
- \* Jackson, w. "Whittet Political Geography". Annual of the Association of American Geographers, vol. 48.
- \* Labrousse, H. Le Gulf et le Canal: La Reouverture du Canal de Suez et la Paix Internationale.- France: Press University, 1973.
- \* Legum, C. "The Middle East and The Horn of Africa": International Politics in the Red Sea.- Middle East Contemporary Survey 1976-77, London.
- \* Lewis, I. The Modern History of Somaliland: From Nation to State, N.Y: Fredric A. Praeger, 1965.
- \* Lewis, I. The Somali Conquest of the Horn of Africa, Journal of African History, 1-2, 1960, pp. 213-229.
- \* Lewis, The Strategic Balance in the Mediterranean.- Washington D.C.: American Enterprise for Public Policy Research, 1976.
- \* Marston, T. Britain's Imperial Role in the Red Sea Area, 1800-1878, Connecticut: The Shoe String Press, Inc., 1954.
- \* Morgan, E. The 1977 elections in Djibouti: A Tragi-Comic End, to French.- Horn of Africa, July-September, 1978, pp. 47-49.
- \* Muir, R. Modern Political Geography.- London: The Macmillan Press, Ltd., 1975.
- \* Prescott, J. The Political Geography of the Oceans.- N.Y.: A Halsted Press Book, 1975.

\* Selim, a. Physical & Chemical Oceanography of the Red Sea.- Océanogr. Mar. Biol. Ann. Rev. 1970, pp. 81-201.

\* Shams, F. "Conflict in the African Horn".- Current History, December 1977, pp. 199-204.

\* Spencer, J. "Reassessment of the Ethiopian-Somali".- Horn of Africa, July-September, 1978, pp. 23-28.

\* Taylor, D. The British in Africa.- London: Robert Hale Limited, 1962.

\* Valkenburg V. Elements of Political Geography.- New Jersey: Prentice-Hall Inc. 1955. \* Witlessey, D. The Earth and the State.- Washington D.C.: Henry Holt and Company. Inc., 1944.

\* Widstand C. (editor) African Boundary Problems.- Uppsala: The Scandinavian Institute of African Studies, 1969.

\* \* \*

## الوثائق والتقارير والمحليات والدوليات والصحف :

### ١ - مصادر بالعربية :

- المئمة المنورة : العدد ٤٧٥٥ - الثلاثاء ١ محرم ، ١٤٠٠ هـ
- الأهرام الاقتصادى : العدد ٤١٩ - مارس ١٩٧٥ م
- الأهرام الاقتصادى : «الموانئ والنقل البحرى» - عدد خاص - أكتوبر ١٩٧٩ م
- المكتب المركزى العربى للإحصاء : أضواء على جيوتى وجزر القمر - القاهرة : مجلس الوحدة الاقتصادية ، ١٩٧٧ م
- وزارة الارشاد القومى والاعلام : التقرير السنوى لاتحاد الجنوب العربى ٦٥ - ١٩٦٦ م ، عدن
- منظمة الاقطار المصدرة للبترول تطورات الطاقة : استهلاك وسياسيات ومصادر الكويت . ١٩٧٨ م .
- هيئة قناة السويس : النشرة السنوية . ١٩٧٨ م

### ٢ - مصادر بغير العربية :

- \* Arab Information Centre.Peoples Democratic of Yemen.- N.Y., 1973.
- \* Arab Information Centre.British Imperialism in Southern Arabia.- N.Y.: The Research Section, November, 1965.
- \* Black Sea Pilot Tenth ed. 1955.
- \* Dover Strait Pilot, Thirteenth ed., 1947.
- \* Persian Gulf Pilot, Tenth ed., 1955.
- \* Red Sea and Gulf of Aden Pilot, Seventh ed., 1921.
- \* Red Sea and Gulf of Aden Pilot, Eleventh ed., 1967.
- \* Demographic Year Book, 1977.
- \* Digest of International Law, vol, 4, 1965, pp. 423-447.
- \* The New Encyclopaedia Britanica, Chicago:Encyclopaedia Britanica Inc., 1976, in 30 vol. Micropaedia vol. 1-10, Marcopaedia vol. 1-19, Index vol. 30.

- The Middle East Year Book, 1980, London:International Communications (ic) Magazines Ltd..
- The Middle East Annual Review 1975-76, pp.217-220.
- The Middle East Contemporary Survey, 1976-77, pp.58-67.
- New African Year Book, 1978, London:International Communications (ic) Magazines Ltd. .
- The Europa Year Book, 1978, A Word Survey, London:Europa Publications Limited, vol. II.
- Africa Contemporary Record, 1974-75, London:Rex Collings, 1975.
- Africa Contemporary Record, 1975-76, London:Rex Collings, 1976.
- Encycopaedia of the Nations, Asia & Australasia.-London:The New Caxton Library Service Limited ACLS, vol. 4. 1971.
- Encyclopaedia of the Nations, Africa, London:The New Caxton Library Service Limited NCLS, vol. 4., 1971.
- Somali Annuaire France:Arab Chambre de Commerce. Franco-Arabe 1975-1976, pp. 260-272.
- Statistical Abstract for Arab Countries, 1970-75, Cairo:Council Arab of Economic unity.
- Statistical Year Book for Arab Countries, 1977, Cairo:Council Arab of Economic Unity.
- U.N. World Energy Supplies 1973-1978.
- U.N. Demographic Year Book, 1977.
- U.N. (F.A.O.) Production Year Book, 1978, vol. 32, pp. 61-71.
- The Port of Aden Handbook, 1967.
- The Port of Aden Handbook, 1968.
- Minister du Part de Commerce de Djibouti,Statistiques Portuaires, 1979.
- Daily Telegraph November 20, 1979.
- Financial times November 6, 1979.
- International Herald Tribune, February 13, 1980.
- NewsWeek, September 24, 1979.
- Saudi Bussiness & Arab Economic Report, No. 35, 30 November, 1979.
- Time "Special Issue", June 23. 1980.

\* \* \*

## موجبات الأشكال والمخرائط

رقم الصفحة	رسم الشكل .
١٣	جنوب البحر الأحمر وعظم عدد .
١٧	مضيق باب المندب ...
١٩	منطقة المدخل الجنوبي للبحر الأحمر ...
٢٦	مضيق جبل طارق ...
٣١	المضائق التركية و بحر صقلية ...
٣٦	مضيق هرمز ...
٤٢	أمناء العلاقات على الطريق البحرى للمضيق
	المراحل الجغرافية التاريخية
٥١	أولاً : البحر داخلية .
٥٩	ثانياً : البحر يريه ...
٧٠	ثالثاً : للرحلة البحرية ...
٨٨	موقع البحر الأحمر في المفهوم الجغرافى السياسى ..
٩٢	خطوط الأحياء في المدخل الجنوبي للبحر الأحمر ..
٩٥	تصور لنقط التعريف المالى قبل عملية فتح المضيق .
٩٨	الجزر في منطقة المدخل الجنوبي للبحر الأحمر ..
١٠٠	جزيرة برقم ..
١٠٤	جزر منطقة الإرتباط الرئيسى ...
١١٠	جزر منطقة الإرتباط الثانوى .
١٢٠	الجهات الساحلية في منطقة المدخل الجنوبي ..
١٣٠	المنافذ البحرية في المدخل الجنوبي للبحر الأحمر ..
١٤١	طرق المواصلات في منطقة المدخل الجنوبي ..
١٤٧	التيارات السائدة في يناير ..
١٤٧	التيارات السائدة في يوليو ..
١٥٩	حدود المنطقة السياسية لليمن الجنوبية ..
١٦٥	موارد المياه والزراعة في اليمن الجنوبية ..
١٧٣	توزيع السكان حسب المحافظات بإقليم الجنوبية ..
١٧٣	توزيع السكان حسب النشاط الاقتصادى ..
١٧٣	توزيع السكان حسب النوع والسن ..
١٧٩	حدود المنطقة السياسية لجيبوتي ..
١٨٦	اللامع الجيوفيزيقية لمنخفض المناكل ..
١٩٤	التقسيم القبل في جيبوتي ..
١٩٤	توزيع السكان حسب المحافظات ..

رقم الصفحة	رقم الشكل
٢٠٧	حدود المنطقة السياسية لليمن الشمالية ..
٢١١	المنطقة السياسية لليمن الشمالية وموقع العاصمة ..
٢٢٠	ارتباط السكان بالتربة ..
٢٢٦	حدود المنطقة السياسية للصومال ..
٢٣٣	المنطقة السياسية للصومال ..
٢٤٠	توزيع سكان الصومال ..
٢٤٥	حدود الأقليم السياسي لاثيوبيا ..
٢٤٩	المنطقة السياسية لاثيوبيا وموقع العاصمة ..
٢٥٩	توزيع اللغات والأديان في اثيوبيا ..
٢٦٥	ارتباط السكان بالتربة في اثيوبيا ..
٢٦٨	منايب الارتفاع في منطقة للمخل الجنوى ..
٢٩٦	موقف القرنين العظيمين إزاء المخلين الشمال والجنوى للبحر الأحمر ..
٣٠٠	تصور جيوبوليتيكي للاستراتيجية السوفيتية تجاه المياه العذبة ..
٣١٠	حركة تدفق البترول المتوقفة بعد تشغيل خط البترولالين ..



رقم الإيداع ٨٤/٢٢٦١

طبعة نفيسة



کتابخانه ملی و اسنادخانه جمهوری اسلامی ایران







المكتبة العامة في كابل



الكتاب الذى بين ايدينا يتناول موضوعا حيويا ذا قيمة عمليه فى تصور ورسم سياستنا نحو هذا الجزء الحيوى من العالم ، وهو المدخل الجنوى للبحر الأحمر ، المدخل الذى يربط البحر الأحمر بالمحيط الهندى ، افريقيا بآسيا ، الدول العربيه بالدول الآسيويه والافريقيه غير العربيه ، معبر التجاره العظم بين البحار الدقيته والبحار المعتدله فالبارده عبرقناة السويس ، طريق التوابل والبخور فى التاريخ القديم والوسيط ، تجاره العالم الاسيوى فى مطلع التاريخ الحديث ، ثم طريق البترول فى التاريخ المعاصر . ومن ثم كان المدخل الجنوى مطمحا لاطلاع التجار والدول الاستعماريه التى تسابقت من أجل الحصول على موطن قريب من سواحله ، وذلك فى عصر الإمبراطوريات الاستعماريه التقليديه ، ثم متاورات الدول الكبرى فى عهد القواعد البحريه والاحلاف فى الوقت الحاضر . ولا شك أن كل هذا قد أثر على شكل الدوله أو نظام الحكم فى البر الذى يحف بهذا المدخل ، وأثر فى سياساتها ، بل أثر فى سياسات الدول التى تطل على البحر الأحمر .

ودراسه مثل هذا الموضوع ينبغى أن تكون على أساس جغرافى متين ، لان الاساطيل والجيش تتحرك فوق سطح الأرض ، وهذه حقيقه تاريخيه راسخه . وهذا ما فعله المؤلف فقدماته الجغرافيه متينه واضحه ، ورؤيته التاريخيه شامله وتحليله السياسى دقيق ولذا جاء بحثه متكاملا . وقد صور معلوماته الجغرافيه السياسيه احسن تصوير فى الخرائط المديده التى ضمنها كتابه . وهذه الخرائط تدل على رسوخ قدمه بوصفه جغرافيا ، ففيها دقة البيانات ، وسعه الخيال للكافى والتفكير والتعمق فى الرؤيه الجغرافيه .

د . محمد السيد غلاب

